

Анатоль БОРОВСКИЙ

Струнный триумф Юницкого

Документальный роман (с элементами фэнтези)

Книга вторая

Гомель
ОАО «Полеспечать»
2019

УДК 821.161.1(476-31)
ББК 84(4Беи)6
Б 83

Б 83 **Боровский, А. Н.** Струнный триумф Юницкого: документальный роман (с элементами фэнтези)/Анатоль Боровский. – Гомель: ОАО «Полеспечать», 2019.– 640 с.

ISBN 978-985-7012-83-1

Он прошёл через всё – недоверие и неприятие, предательство друзей и непонимание его идей сильными мира сего; через суды и шпиономанию (власти Литвы, когда он собирался строить у них струнную дорогу, с их же разрешения, увидели в нём в 2014 году «русского шпиона», даже завели на него уголовное дело и отняли все деньги и всё имущество); разочарование и отчаяние… Но никогда не отказывался от своей идеи – более сорока лет упорно и настойчиво двигался к своей заветной небесной цели. Как библейский пророк Моисей уводил евреев из египетского рабства, так и он стремился «увести», «оторвать» людей от земли, предлагая им передвигаться по небесным дорогам – дешёвым, быстрым и безопасным; выйти на «обручальном кольце» Планеты в открытый космос, освободив Землю от тяжёлой промышленности и её вредного влияния на биосферу и человека, убрать химическое производство, отказаться от «закатывания площади размером пяти Великобританий плодородной земли в бетон и асфальт, шпалы и рельсы»…

Учёный и изобретатель, конструктор и инженер Анатолий Юницкий.

Доктор философии транспорта (2002), член Федерации космонавтики СССР (1986), Действительный член (академик) Российской Академии естественных наук (РАЕН, 1999). Учёный в области философии транспорта, который сегодня так недружественен и к Человеку, и к Природе – ведь только на автомобильных дорогах мира ежегодно гибнет порядка 1,5 миллионов человек и более 10 миллионов становятся инвалидами и калеками.

Автор более 200 научных работ, 18 научных монографий и свыше 150 изобретений в сферах строительства, транспорта, машиностроения, электронной и химической промышленности. Руководитель двух проектов Организации Объединённых Наций, член Федерации космонавтики СССР.

Родился в Беларуси – в деревне Крюки (в семи километрах от ЧАЭС). Чернобыль уничтожил её, смёл с лица земли, и осталась она только в памяти людей…

Изучив труды мировых и отечественных учёных и изобретателей, опровергает и отвергает принцип ракетного освоения космоса, утверждает: это неимоверно дорого и чрезвычайно опасно для человечества. Отходы от топлива, которое при сжигании поднимает ракету (как он отозвался о ней – «цистерну с гептилом, 2 миллиграмма которого способны убить человека») в небо, каждый раз опадают осадки на землю невидимым ядовитым дождём через «рукотворную» озоновую дыру размером с Францию…

ОТС, СТЮ, SkyWay, ОАО «Струнные технологии»… Под Марьиной Горкой, недалеко от Минска (на месте бывшего танкового полигона) претворяются проекты учёного в жизнь. Там построен ЭкоТехноПарк – тестовый демонстрационный участок уникального в мире транспорта. Уже третий раз приезжали в Парк тысячи гостей почти со всех стран Планеты, чтобы увидеть воочию, что же это такое – «Небесный транспорт» – SkyWay. Увидели: на их глазах по небесным струнам передвигались-летели юнибусы, юнибайки, юникары, юниконты и юнитраки. И многим посчастливилось уже прокатиться в этом необычном транспорте.

Увидев это чудо XXI века, пожелали строить у себя SkyWay Австралия и Индия, Арабские Эмираты и Россия, не осталась в стороне и родная Беларусь… И это уже триумф, апофеоз идей беларуского учёного. Поэтому и такое название у книги.

Книга будет представлять интерес для читателей любого возраста, но особенно для тех, кто увлекается прорывными изобретениями и инновациями в современной жизни. Сегодня к строительству SkyWay могут подключиться люди всех стран, стать инвесторами и участниками, ибо струнную дорогу строит всё человечество.

Просим присылать отзывы на книгу на электронный адрес:
E-mail:bar-anatol@yandex.ru и a.yunitskiy@gmail.com

УДК 821.161.1(476-31)
ББК 84(4Беи)6

ISBN 978-985-7012-83-1

Часть первая

Пути и взлёты одержимых

Глава первая

Как говорил один философ – в жизни всегда есть место друзьям. Как и врагам. Это непреложная истина, и с этим мы живём всю жизнь.

Но есть и не друзья, и не враги. А кто? Единомышленники, понимающие тебя. Они без зависти радуются за тебя, и твой успех принимают как свой личный. Такие люди редкие, хотя они могут иметь сложный характер, не во всём соглашаться, спорить с тобой, но никогда не кривить душой, а высказываться прямо и жёстко, не боясь, что своим поведением могут навредить совместным отношениям.

Я прошёл через всё это. С врагами расставался, друзья, которые только прикидывались друзьями, но держали камень за пазухой, уходили, видя, что я, хоть и поздновато, высвечивал рентгеном их души. Уходили даже те, кто добивался некоторых успехов в совместном производстве, но они работали, как советские инженеры, «от звонка до звонка». Как только оставляли рабочее место и уходили из здания, их мозг переключался на бытовые проблемы. Они начисто забывали, что час назад они летали в космосе, решали глобальные задачи, строили фантастические замки. Разрывалась невидимая цепь или духовная связь между мозгом инженера и той идеей, которая должна витать постоянно в мозгу творческого, подчеркну, талантливого человека – инженера, изобретателя, конструктора.

За мыслями человека не уследишь, да и не нужно это, каждый волен работать так, как считает нужным, и никто его в этом не упрекнёт. Но почему тогда тот же инженер, придя на работу, не может сразу же включиться в мыслительный процесс?

Или я, грешен, всех меряю по себе – на работе думаю, в пути – думаю, во сне – думаю, а когда ни о чём не думаю, то всё равно… думаю. Как такое может быть, спросите вы? Не знаю, ответа на это у меня нет. Просто мой мозг устроен так, и от этого никуда не уйти.

Спорим до хрипоты, решаем какой-то вопрос, стараясь добиться, как говорят, консенсуса, но чувствую, что мои оппоненты выше «советской планки» не подымаются. Излагают свои мысли логично, убедительно, даже доказательно, но… Но оттолкнуться никак не могут от земли, крыльев не чувствуют, фантазии не имеют, и барахтаются



на одном уровне… А когда я вижу, что кто-то пробует взлететь в небо, опровергая прописные истины, пытается сказать о своём видении решения проблемы или создавшейся ситуации что-то новое, вступает со мной в спор, – на него обращаю внимание, радуюсь, что он, разорвав путы привязанности к чему-то одному, взмывает ввысь.

Это я с ним потом могу говорить и час, и два, и даже до утра. Потому что мы уже не замечаем времени, мы о нём забываем, потому что мчимся с ним, мчимся в едином полёте и пространстве, летим туда, к звёздам…

Я отвлёкся. Просто хотел сказать и подчеркнуть, что люблю людей одержимых, неспокойных, ищущих, недовольных собой. Тех, кто не замыкается в определённых рамках и границах, а поднимается выше всех, ищет себя в высших, поэтическо-фантазийных сферах. Знаю: если мы будем жить и творить, не поднимаясь в небеса, мы ничего не добьёмся. Да, мы построим мост, проложим шпалы, построим, улучшив самолёт или автобус, а то, что выходит за рамки нашего понятия – что летит по воздуху и не загрязняет атмосферу, движется над домами и лесами, – без одержимости и без таланта сумасшествия ничего не выйдет.

В моей команде люди немножко сумасшедшие, так сказать, не от мира сего, и их одержимость не укладывается в поле и рамки восьмичасового рабочего дня – в работу «от звонка до звонка». Они – «нарушители» трудовой дисциплины, и никакой профсоюз им не указ, потому что они поэты и композиторы, писатели и учёные, и мозг у них устроен иначе, не так, как у простого гражданина нашей или любой другой страны. Они не вписываются в кодекс «строителя коммунизма», для них не существуют только материальные ценности как таковые, а больше – духовные, потому что они богаты интеллектуальными победами и достижениями. И стремятся подняться ещё выше. Да, туда, к небесным просторам, где вольно и привольно, где полёт безумной мысли никто не сдерживает и не ограничивает. Мне с такими по пути, в таких людей я верю, и мы с ними можем решить любые, поставленные перед нами временем задачи.

И ещё. Есть одна пословица – один в поле не воин. Можно с ней соглашаться и не соглашаться. В одних случаях она верна, а в других абсурдна. Скажите, справился бы я один в решении моей идеи струнного транспорта? Я же только подал идею, разработал концепт, научно доказал, что она жизнеспособна, а в остальном нужны, как всегда и во всём, помощники разных специальностей. Сотни специальностей и направлений.

Но я один вышел в поле для сражения. Для сражения с Голиафом – противником моей идеи. И сорок лет сражаюсь с теми, кто не понимает меня, кто противится новому. И сегодня позвал за собой тех, кто поверил мне и в меня.

Если мы строим струнную трассу, которая взмыла над землёй, находится в небесах, – потому и называется небесной дорогой – SkyWay – то что, скажите, должно быть под ней? На всей протяжённости. Мы говорим: дорога должна проходить над цветущими садами и полями, виноградниками и лесами, пчелиными пасеками и просто цветами, цветами, цветами…

Тогда возникает вопрос: да, на плодородной земле это осуществить возможно, а там, где пустыни, горы, овраги, водные просторы? Как ту часть земли превратить в райский ковёр под трассой? А оказывается, всё очень просто. Я со своими сподвижниками продумал и этот вопрос.

Тут уже вступают в свою роль биология и микробиология, инженерия и органическая химия, другие науки, которые призваны тесно сотрудничать со SkyWay.

Задал вопрос мировому сообществу: кто может подключиться к нашему проекту?

Предложили свои конкретные услуги учёные мужи, имеющие достижения в агрохимии и биологии.

Первым откликнулся Валерий Шапиро, которого я знаю лет двадцать. Вторым – доктор медицины из Бурятии Пётр Шаблин. Пётр Аушеевич давно занимался этими вопросами и свои разработки предоставил Валерию Абрамовичу, и тот ещё глубже взялся за их разработку, идя своим путём.



Насколько значима их помощь в дополнении к струнным дорогам, мы и решили показать на страницах второй книги, чтобы читатель сам определил, как они и их труды, их личная жизнь вписываются в общую тему.

Поэтому мы и подключили к разговору, вернее, к раскрытию нашей темы, Валерия Шапиро и Петра Шаблина.

Мы как бы соединились в пространстве или сфере трёх единомышленников, которые создают то, что и должно находиться под струнной дорогой и рядом с ней – плодородную землю из гумуса и микроорганизмов, необходимых для жизни растений, чтобы даже на бетонных крышах зданий и в песках пустыни посадить сады. И многое другое.

В такой живой почве – около тысячи видов микроорганизмов и микроскопических грибов, других простейших, которые и готовят для растений пищу из гумуса и минеральной части почвы (песчинок и камушков), используя даже для их растворения выделяемые микроорганизмами кислоты и щёлочи. Ведь гумус нерастворим, иначе дожди вымыли бы всю впитательную часть почвы. Это как бы консервы для растений и нужен консервный нож, который вскрыл бы эти консервы, превратив нерастворимые соли гуминовых кислот в почвенный раствор, накормив им растения. Этим и заняты живущие в почве микроорганизмы числом порядка триллиона на каждый килограмм плодородной почвы.

Я давно понял, что никакая гидропоника не даст полноценные продукты питания – она даёт муляжи помидоров и огурцов. Тогда мы спрашиваем у себя – откуда у нас может быть здоровье? В среднем клетки нашего организма умирают за полгода и выводятся, а на их месте должны появиться их дети – новые клетки. Поэтому еда для нас не столько энергия, сколько строительный материал, где почти вся таблица Менделеева, около 80-ти химических элементов. И не просто химических элементов, а собранных в сложнейшие органические молекулы – соли гуминовых кислот.

Создатель создал многоклеточные организмы, в том числе и животных с человеком из того, что было в праокеане. А там была вся таблица Менделеева. И селен (на нём построена вся наша иммунная система и зрение), и йод (без него щитовидка не будет работать), и фосфор, и медь, и цинк, и марганец, и железо, и сера, и даже… германий. Причём они должны быть в определённых соединениях, в виде почвенного раствора, своеобразного «супа», который как раз и готовят почвенные микроорганизмы.

Это и есть симбиоз одноклеточных и многоклеточных организмов, каждый из которых – трава, дерево, животное или человек, в свою

очередь, заселены миллиардами микроорганизмов, без сотворчества с которыми на уровне наших клеток мы просто умрём. В нашем организме эти функции выполняют те же почвенные микроорганизмы, заселяющие наш кишечник, их триллионы в каждом из нас, они кормят, поят, лечат нас и являются по своей сути нашей иммунной системой и нашим вторым мозгом.

А иммунной системой нашей земной биосферы является плодородная почва с живущими в ней микроорганизмами. Скоро человек её, иммунную систему планеты, окончательно добьёт – пахотой, минеральными удобрениями, гербицидами и пестицидами. Тогда не нужно будет и третьей мировой войны, чтобы мы исчезли – при отсутствии иммунной системы на планете в любой момент может возникнуть пандемия. Тогда ничто нас не спасёт – ни личный островок в океане, ни личная подводная лодка или самолёт, ни вилла на Лазурном берегу – человечество исчезнет очень быстро, по историческим меркам – мгновенно.

Ничего в жизни легко не даётся. Нелёгкий путь прошли Шапиро и Шаблин, подсказавшие мне ещё один вектор развития. Поэтому нам интересна и другая тема – их личная жизнь, их сомнения и достижения, неудачи и переживания. Об этом они расскажут сами.

Правда, их лабораторных знаний оказалось недостаточно, и мне пришлось дальше пойти своим путём, чтобы сделать промышленное производство гумуса, исчисляемое миллионами и миллиардами тонн. И сделать его из самого распространённого на планете органического сырья – бурого угля и сланцев, запасы которых на планете – сотни триллионов тонн. И сделать не просто гумус, а реликтовый гумус, совместив эту технологию с солнечной энергетикой, также реликтовой. Ведь уголь – это бывшее дерево, жившее сотню миллионов лет назад, взявшее энергию древнего солнца и всё необходимое для жизни – почти всю таблицу Менделеева – из древней же почвы, не загрязнённой промышленными отходами и деятельностью человека – его тогда даже в планах планеты не было.

И я понял, как сделать реликтовую солнечную энергетику, отходом которой будут не кислотные дожди, а яблоко, виноград, вино. Нужно сжигать не весь уголь, а половину. И лучше всего брать для этого энергетически малоэффективные молодые угли – бурые. А все отходы от сжигания – золу, шлак, шлам, дымовые газы, иное – вернуть в оставшийся уголь и с помощью определённых штаммов микроорганизмов, определённых органических и неорганических добавок, преобразовать всё это в первоначальное состояние – в древний гумус. И вокруг электростанций тогда будут расти не горы золы и шлаков, а плодородная почва с полным сообществом почвенных организмов, не хуже чернозёмов, на которой будут посажены сады.

Поиски Валерия Шапиро

Драма Жизни

Земля и люди



Анатолий Юницкий:

– Познакомился я с Валерием Шапиро лет пятнадцать назад, на годовом собрании РАЕН. Я академик, он – член-корреспондент этой академии. Он принёс четыре лотка, размером чуть больше обычного подноса, с зелёными ростками. На одном рос горох высотой сантиметров пятнадцать, на втором – подсолнух, на третьем – пшеница, на четвёртом – кукуруза.

Ростки росли стеной. Меня поразило то, что неделю назад семена были сухими и их посадили только семь дней назад. Сорвал и попробовал эти ростки. Потом снова подошёл и сорвал пучок.

Такой вкусной зелени я никогда не пробовал. Тогда, в голодном детстве, когда ел всё подряд, рвал на полях ростки гороха или ржи, растения были или горькими, или приторными. Их много не съешь, только перебьёшь голод.

А здесь тот же росток подсолнуха имел вкус и запах семечка, а кукурузы – вкус молодого початка. Просто не верилось в такое. От них исходил аппетитный аромат. Они были насыщены всеми нужными витаминами, незаменимыми аминокислотами, микроэлементами и биологически активными веществами. Удивительно!

Валерий вырастил их на гумусе с использованием почвенного раствора – как и задумано в Природе Создателем.

Он тогда написал мне письмо-статью:

«Мои размышления об утилизации тепла на электростанциях СкайВэй приводят меня к водному циклу, в основе которого лежит выращивание ряски.

Справка из Википедии:

Годовой урожай на возделываемой поверхности у рясковых выше, чем у любого другого пищевого растения. Так, для получения равного с ряской количества белков необходимо засеять люцерной поверхность, почти в 5 раз большую по площади. Соей – в 10 раз. Похожее соотношение наблюдается и при оценке получаемого с единицы возделываемой площади крахмала. Культура рясковых особенно перспективна в регионах с круглогодичным вегетационным периодом. В южных штатах США продуктивность ряски составляет 1300–2700 т сухой массы на 1 км^2 в год, в Израиле – 1000–3900, Индии – 2200, Узбекистане – 700–1500, Чехии – 800 т/км^2.

Как видишь, это все южные страны, где много тепла.

Ряску надо выращивать в неглубоких садках на многоярусных установках, над каждым ярусом – передвижная светодиодная панель.

Содержание белка в ряске 35%. Есть теплолюбивые сорта ряски.

Ряска подходит как корм птицам, рыбам, свиньям. Коровам она не подходит – жёсткая мембрана, но это поправимо, мембрану можно порвать.

В искусственных условиях, при наличии тепла и освещения урожайность баснословная. Корм – навоз, помёт и пр. Ряска – профессионал по утилизации фекалий.

В том, что нам нужны помёт, навоз и ряска, у меня нет сомнения.

Предлагаю в офисной установке ХБО попробовать покормить перепёлку ряской. Ряску можно собрать в любом озерце. Она не столь продуктивна, но для эксперимента сойдёт. Я выращивал ряску на помёте, это не сложно.

Птица перетирает ряску, ей для этого нужен в корме песок. Мы его добавляем в экочернозёмы. Ряска на английском звучит как «утиная трава».

Я поговорил с Юрием Липовцыным, который с моими технологиями работает много лет. По экспериментам с фрезерованным низинным торфом он высказал только одно опасение: может быть нарушена воздухопроницаемость смеси. Можно смешать торф с керамзитом, как это сделал институт торфа, или смешать, тоже как предлагает институт, с фрезерованным верховым торфом, с опилками, корой и прочее.

Институт торфа имеет в этом богатый опыт, но они не сделали последнего, решающего шага – надо заселить торф природным сообществом почвенных организмов, а эту возможность даёт наш раствор.

Пока всё. Спокойной ночи, или доброго утра».

И наша дружба получила продолжение...

I
Как философ философу...

Не клюёт. День выдался такой или рыбы не хотят браться на крючок, непонятно. Двое сидят у воды, смотрят на поверхность пруда и молчат. Им есть о чём поговорить, но не спешат начать разговор.

Первым, забросив наживку в речку, нарушает молчание Анатолий Юницкий.

– Ты о себе, Валерий, мало рассказывал. Встречались впопыхах, спешили куда-то, не до этого было, а вот сейчас, когда ты приехал из Москвы посмотреть наш ЭкоТехноПарк и у нас выдался свободный вечер...

– Да, Анатолий, пришло время поговорить. Я увидел строительство ЭкоТехноПарка, и это меня восхитило и обрадовало. Струнный транспорт – это не только технология, это философия! Когда будет пуск первой очереди, снова приеду, если пригласишь.

– А ты без приглашения приезжай. Имеешь на это право.

– Хорошо, договорились... О себе? Ты многое знаешь, но могу повторить и дополнить. Родился перед самой войной. Отец, Абрам Моисеевич, родом из Беларуси, есть такое местечко Юховичи. Был до войны начальником полковой школы. Командовал артполком, закончил войну подполковником. Что сказать о себе?..

Анатолий резко дёрнул удочкой и вытащил из воды карася. Снова забросил удочку.

– Жизнь моя была непростой. Пробовал писать стихи. Ушёл с четвёртого курса Ленинградского кораблестроительного института. Попал в стройбат, да-да, и такого хлеба попробовал. Служил в Москве. Потом работа инженером-сметчиком. А потом, как говорят, влюбился-женился. Имею двух дочерей, пять внуков, двух правнуков.

– Богатый человек, – не отрывает Юницкий взгляд от поплавка, – а с проблемами земли когда пришлось столкнуться?

– Закончил заочно институт повышения квалификации специалистов сельского хозяйства по специальности «Пчеловодство» и пошёл работать на Моршанскую селекционную станцию. Это в Тамбовской области. Стал пчеловодом.

– Мне это знакомо, сам когда-то был фермером, да и сейчас тоже стал им, здесь, в Марьиной Горке, и везде дружил с пчёлами.

– Тем более ты меня поймёшь. Вот тогда и столкнулся с проблемами неправильного землепользования. Вплотную, как говорят. Воочию. Это я увидел своими глазами, увидел, как гибнут пчёлы во время обработки полей пестицидами. И что я, дорогой мой Анатолий, понял? Понял, правда не тогда, а много позже, что проблема пропитания, проблема добычи «хлеба насущного» не решается и не решена лишь потому, что человек, к сожалению, неправильно понял, что такое Питание. Чем живёт человек, что употребляет в пищу?

Скажу так: питание – это одно из звеньев обмена веществ. Человек почему-то посчитал свои выделения и выделения сельскохозяйственных животных отходами жизнедеятельности, и тем самым разрушил природный биотический оборот. Я внятно поясняю?

– Да, Валерий, слушаю дальше.

– Так вот я – автор понятия и технологий ХБО. Что такое ХБО? Это Хомобиотический оборот – оборот биогенных веществ, энергии и информации, направляемый человеком разумным. ХБО – это новая философия производства полноценных (природных) продуктов питания. Эту философию я превратил в технологии, и их признали. Набери в любом русском поисковике «хомобиотический оборот» и ты узнаешь обо всём подробнее.

– Хорошо, хотя и так верю тебе.

– Что ещё? За это время стал действительным членом Российской академии естественных наук. Академиком меня сделала книга «Драма Жизни», я привёз тебе её с дарственной надписью и отдельно рукопись. В рукописи много чего нового.

– Спасибо, буду читать, знакомиться.

– Это сегодняшний вариант «Драмы Жизни», называется «Что такое Живая материя». Там было больше науки, тогда только пытался разобраться во многих вопросах, а теперь я это сделал. Мы, может помнишь, встретились с тобой в РАЕН на секции «Ноосферные знания и технологии». Ты тогда с удовольствием жевал ростки подсолнуха, горошка, ржи... Они были выращены на экочернозёме. А у тебя сейчас разбит ЭкоТехноПарк – чудо природы, это мне понравилось наиболее. Кстати, экочернозём – это аналог девственного чернозёма, выращенный в искусственных условиях. Надо отметить, что искусственным при создании экочернозёмов был только климат, все остальные компоненты экочернозёма – естественные.

– Конечно, помню. Да, я это знаю и хочу применить более конкретно и в глобальном масштабе. Так что присоединяйся.

– Спасибо за приглашение. А потом нас жизнь развела в разные стороны. А я тогда запомнил твои небесные дороги. Мне они не показались фантазией. А когда мы вновь организовали фермерское хозяйство, встала остро проблема реализации продукции. Понял, что в Москву её надо доставлять только свежей, чтобы не потеряла качество. Вот тут и вспомнил о тебе. Набрал в интернете два слова «струнный транспорт» – и тут же отыскал тебя. Написал. Ты ответил и пригласил меня в Минск. И вот я перед тобою, как рыбка пред водою...

Набежал лёгкий ветерок, сгустились над головой тучи, но друзья не замечали этого, радовались общению, тихой природе. Поплавок недвижимо лежал на воде, но это не огорчало рыбаков.

– Признаюсь, Анатолий, я был потрясён твоим упорством и жизнестойкостью. Тебя топили, душили, старались согнуть в бараний рог, а ты снова разгибался, становился во весь рост. Ты, как птица Феникс, восставал из пепла. К сожалению, мы это тоже проходили. Но ты проявил себя не только как талантливый и бесстрашный инженер. Ты проявил себя как талантливый организатор и как талантливый бизнесмен.

Анатолий слегка поморщился:

– Валерий, не люблю дифирамбов, оставь их для других.

– Хорошо, извини. Мне отрадно и радостно, что ты увидел, что соединение наших технологий может дать невероятный простор как технологиям СТЮ, так и технологиям ХБО. Да, это нужно людям, всем людям планеты, и это даст нам огромное количество новых союзников и инвесторов.

– Согласен.

– Анатолий, ты мне скажи, как философ философу, что ты сейчас держишь в правой руке?

– В моей руке червяк, нанизываю его на крючок, чтобы поймать рыбёшку.

– А знаешь ли ты, дорогой академик, что означает этот червячок в масштабах земного шара?

Юницкий посмотрел на Валерия Абрамовича, пожал плечами:

– Знаю, конечно. И рыба его любит, клюёт на него.

– Рыба любит, правильно. Но он главный хранитель жизни на суше...

Юницкий знал, что Шапиро не шутит, говорит серьёзно.

– Я глубоко благодарен этому чудному творению, без него не было бы моих технологий, да и мы б с тобой здесь не рыбачили. Ты об этом прочитаешь в моей рукописи и в книге. Выскажешь свои мысли по этому поводу. Рукопись обращена непосредственно к тебе.

– Обязательно прочитаю и скажу. Это интересно.

– Ты приглашаешь меня перебраться к тебе, в Минск. Не могу я этого сделать. Почему? Потому что и у меня есть своя команда, и демонстрационные производства находятся в Подмосковье. Но поскольку мы с тобой единомышленники и очень близки по делам и мыслям, и поскольку ты великий организатор, то, говоря языком моего отца, «направление главного удара» будет начинаться в Минске, и все последующие направления «ударов» и усилий будут уже общими. Не так ли, дорогой Анатолий? Говорю как академик академику.

– Спасибо, Валерий. Мы объединим наши творческие усилия и направления.

.... * * * ....

За чтение «Материи» взялся не сразу. Снова навалилась груда дел, и рукопись Валерия Шапиро отложил в сторону. К концу следующей недели уехал из города, остановился на опушке берёзовой рощи. Выбрав удобное место, прислонился к стволу шершавой берёзы, запрокинул голову, стал смотреть в небо. По небу плыли белые облака, как корабли под широкими парусами. В небе кувыркались то ли чайки, то ли голуби, радовались лету.

Тишина, казалось, звенела в ушах, давила на барабанные перепонки. И эта тишина помогала сосредоточиться, настроиться на рабочий ритм, который всегда следовал за ним, приучал к размеренному движению вперёд.

Открыл первую страницу рукописи.

«...Что такое Живая материя?»

А Неживая материя?

В чём их единство и различие?

Чтобы ответить на все эти вопросы, нужно уяснить, а что вообще есть материя. И как из Неживой материи родилась Живая.

Кто-то может спросить: а зачем мне знать о таких сложностях?

Это не сложности, это законы жизни, и этим законам мы должны подчиняться, руководствоваться ими. Для того, чтобы жить праведно и правильно, надо употреблять живительную и чистую пищу, научиться правильно кормить детей, воспитывать их по Божьим законам. Только тогда мы можем называться «человеком разумным». А если мы отнимаем у своих детей и потомков само право на жизнь – кто мы тогда, как нас назвать?

Мы не должны приближаться к самому краю нашего существования, потому что дальше пропасть, деградация и прекращение жизни на Земле. Наша задача – остановить падение, направить человечество в нужное русло, снабдить его необходимыми знаниями и инструментами, показать ему дорогу, указанную Всевышним.

В начале было Слово, и Слово было у Бога, и Слово было Бог. Оно было вначале у Бога *(Ин: 1)*. Так сказано в Библии.

Б. Поршнев в своей книге «О начале человеческой истории» показал, что человек в процессе жизни изменил свой облик. Из человека каменного века – троглодита, для которого орудие труда было продолжением его тела, стал человеком разумным только после того, как Бог вложил в его уста Слово. Оно, Слово, и стало началом познания окружающего мира и написания (создания) человеческой истории.

Человек, к сожалению, не понял и не ощутил связи между Живой и Неживой материями, не разобрался в закономерном протекании своей жизни, пренебрёг законами бытия, оказался в плену системных заблуждений. Не зная о том, что это всё может нанести вред и самому человеку, и окружающему миру.

Словосочетание «Божий мир» я впервые увидел у В. В. Докучаева: «… а между тем как хорош «Божий мир», и как тяжело с ним расставаться», – написал Докучаев в своем последнем, прощальном письме.

Поэтому словосочетание «Божий мир» приняло для меня трагический окрас. Слово «земля» имеет несколько смыслов: земля как планета, земля как твердь, по которой все мы ходим, и земля как плодородная почва. Докучаев объяснил, что состояние почв есть зеркало, в котором отражается не только материальный, но и духовный облик человека, что именно человек несёт ответственность не только за состояние почв, но и за всю Землю и Вселенную – в целом.

Человек сотворён для исполнения Замысла Высшего Разума. А в Замысел входит вечность единожды сотворённой Живой материи.

Состояние всех так называемых культурных почв описывается одним словом – деградация. Значит, и душа человечества деградирует.

Но именно российские учёные – Докучаев и другие – научили меня видеть Божий мир и с каждым днём всё острее ощущать эту сотворённую красоту окружающего нас и, увы, уходящего от нас мира.

Каждый раз, когда человеку открывался уголок Земли, где не ступала нога человека, надо отметить «белого человека», а ещё точнее, «цивилизованного человека», ему открывалась поразительная красота и гармония Божьего мира. Тогда зачем понадобился Божьему миру человек, если с его появлением эта гармония исчезает? Видимо, что-то здесь не так, и с этим пора разобраться нам, людям.

У меня нет сомненья в том, что Живая материя была сотворена на Земле. Да, живая клетка была сотворена именно на Земле, но в её сотворении принимала участие вся Вселенная.

В каждой клетке нашего тела содержатся макро- и микроэлементы. Понятно, «макро» – это те элементы, которых много, «микро» – которых мало. Микроэлементы получили свое название именно потому, что они содержатся в живых организмах меньше одной тысячной доли процента и до ничтожно малых величин и остаются при этом незаменимыми.

Но микроэлементов мало не только в Живом веществе, их мало в земной коре. Сегодняшние астрофизики знают, что Землю собирал из звёздной пыли эфирный вихрь. Звёздная пыль – это пыль взорвавшихся звёзд. Взрывы звёзд – не катастрофы, а нормальное явление в цикле развития звезды.

Наше Солнце тоже когда-нибудь взорвётся. И пыль от взорвавшейся звезды разнесётся по всей Вселенной, но концентрация этой пыли в каждой точке Вселенной будет обратно пропорциональна квадрату расстояния от центра взрыва и до этой точки – таковы свойства пространства. А это означает, что макроэлементы «ковались» в жерлах ближних звёзд, а микроэлементы – в жерлах дальних звёзд. Замысел такого уровня нам, людям, не разрушить.

Удивительное геохимическое единство Живого вещества первым увидел ученик Докучаева – Владимир Вернадский. Он первым использовал термин «Живое вещество» и породил новую науку – геобиохимию.

Показать, что такое Живое и что такое Неживое, в чём их единство и в чём их различие – это и есть главная задача моей книги.

Мне пришлось много потрудиться над соединением этих двух понятий.

.... * * * ....

Вот и подошли, дорогой мой Анатолий Эдуардович, к нашей главной теме.

...Живое вещество отличается от Неживого, в первую очередь, способностью воспроизводить себя. Первые нуклеиновые кислоты (ДНК и РНК) воспроизводили не себя, а своё зеркальное отражение, но потом появилась двойная спираль, способная воспроизводить две копии – левую и правую, а в целом себя, своё потомство. Сами мы до этого никогда бы не додумались.

Второе, чем Живое отличается от Неживого – это обмен веществ.

Здесь как раз и кроется главное заблуждение человека: главная забота человека, пропитание, это всего лишь одна из составляющих явления – обмен веществ!

Человек разорвал это единство и отнёс питание к главным своим заботам, а свои выделения и выделения сельскохозяйственных животных – к отходам жизнедеятельности. От этого пострадал налаженный миллиардами лет соэволюции планетарный биотический оборот – оборот веществ, энергии и информации, в первую очередь пострадал оборот биотической информации. Именно на этом я хочу остановить твоё внимание, Анатолий.

Почему? А потому, что основная причина всех системных заболеваний именно в том, что это явление – оборот биотической информации – человек разрушил.

Третье отличие Живого от Неживого – это клеточное строение. Живая клетка отличается именно тем, что она отгорожена от остального мира мембраной, и эта мембрана полупроницаема, какие-то вещества она пропускает, а какие-то нет.

И – четвёртое – из основных отличий – это свобода выбора. Живая клетка сама решает, что пропускать, а что не пропускать через эту мембрану, и это явление, как показал Клод Бернар, общее и присуще всем живым организмам. Растения и животные, которыми мы питаемся, чаще всего этого права выбора лишены, а это означает, что производители продуктов питания сознательно нарушают наши с вами права потребителей. Сами они питаются другими, «правильными» продуктами питания и не понимают, что это их не спасёт. Это продукты якобы правильные, но об этом позже.

Вот что в сотворении Живой материи удивительно – все основные органеллы, составляющие живую клетку (ДНК, РНК, цитоплазма, клеточная мембрана), были сотворены по отдельности, а потом раз! – и соединились!

Первые живые существа со временем получили название архебактерии. Они появились в Древнем, тогда едином, Океане. Земной пейзаж

был тогда достаточно однообразен – бескрайний океан и торчащие из него жерла вулканов.

И состав океана, и состав атмосферы были иными. Именно первые живые существа, архебактерии, стали приспосабливать планету к нуждам Живой материи. Чтобы был понятен масштаб проделанной «работы», я отмечу, что гранитный пояс Земли – это «отходы жизнедеятельности» бактерий литотрофов (питающихся камнем). Это они превратили литой базальт в зернистый гранит. Слово гранит так и переводится с итальянского – зернистый.

Мы, как и все другие живые существа, ощущаем этот мир с помощью органов чувств. А нашим органам чувств вроде бы доступна мизерная часть этого огромного мира.

Но мы ещё одарены разумом и воображением и так или иначе хотим понять, как устроен мир, в котором мы живём. И одним из центральных направлений является вопрос: что такое Живая материя?

И только разобравшись в том, что такое Живая материя, мы поймём, как была достигнута гармония в Божьем мире и как нам с вами достичь гармонии в нашем раздираемом противоречиями человеческом обществе.

То, что сейчас происходит вокруг нас, это ни больше ни меньше как схватка цивилизаций, и мы непременно уничтожим Божий мир на Земле, если не перейдём к гармонии по примеру гармонии, достигнутой Природой в процессе соэволюции.

На создание этой гармонии ушло несколько миллиардов лет, но у нас уже нет и не будет второй такой возможности, и цикл развития нашего Солнца рано или поздно приведёт к тому, что жить на Земле станет невозможно, а мы обязаны исполнить Замысел, сделать Жизнь бессмертной. Именно для этого мы должны научиться преодолевать межзвёздные пространства.

Сделать Жизнь бессмертной – совсем не означает создание бессмертного человека, это означает сделать бессмертным Живое вещество планеты Земля.

Живое вещество – это одна из составляющих Замысла. Забегая вперёд, скажу: живое вещество – это информационная часть Замысла.

Тогда надо понять, что такое Замысел.

Замысел – это сотворение материи и её соэволюция. Или – СЭ.

Да, материя была сотворена. При этом сотворена в движении и взаимодействии материальных частиц, энергии и информации и сотворена таким образом, что в результате СЭ Неживой материи появилась Живая материя, а в результате Живой материи и Неживой материи появился «человек разумный». Человек разумный был сотворён,

как написано в Библии, не для того, чтобы разрушить Замысел, а чтобы его исполнить – вывести СЭ Живой материи на Земле на новый уровень и перенести её на другие солнечные системы.

В теорию Большого взрыва и разлетающуюся Вселенную я не верю. Тем более я не верю в пульсирующую Вселенную, которая когда-нибудь опять соберётся в сверхплотное вещество. Теория Большого взрыва – это отсутствие смысла в Сотворении. Я верю в Замысел и верю в то, что мы сотворены для того, чтобы стать Сотворцами. И вот что удивительно, Земля оказалась в эпицентре этого взрыва, ибо скорости «разлёта» во все стороны от Земли равны, а это означает только одно – что в эпицентре взрыва находится не Земля, а наблюдатель, и что этот наблюдатель неверно истолковал свои наблюдения.

Материя изначально была сотворена для взаимодействия.

Я, Анатолий Эдуардович, не физик и излагаю здесь не физику, а философию физики. Для чего понадобилось во всём этом разбираться мне? Для того хотя бы, чтобы понять взаимодействие Живой и Неживой материи. Как ни странно, именно это дало практические результаты, у меня появились сотоварищи, и мы сотворили экочернозёмы высокоплодородные почвы, где осуществляется информационный обмен Живой и Неживой материи, а без этого обмена жизнь на Земле невозможна, по крайней мере, на суше. Именно восстановление того, что человек так упорно разрушает – плодородных почв, – первейшая задача современного человека.

Материя – это всегда вещество (звёздная пыль), энергия и информация.

Количество вещества и энергии во Вселенной не меняется, постоянно меняется только их форма, и эта форма зависит от информации. А вот информация может накапливаться и может, увы, исчезать.

Древние греки были правы: в основе мира лежит неделимая частица. Но они были и неправы, и я уверен, что этих частиц – две. Одна из них является носителем материи (веса), другая носителем пространства, протяжённости, как говорил Ломоносов.

Материя – это взаимодействие двух материальных частиц, разительно отличающихся и по сути (весомое и невесомое), и по величине – сравнительно огромных нуклонов и мизерных эфиронов.

Из нуклонов состоят ядра частиц, из эфиронов состоит всё остальное пространство, как внутри, так и вне материальных тел, в том числе и межзвёздное пространство. Материя – это нуклоны, окружённые вращающимися эфиронами. Сами нуклоны и эфироны – это праматерия.

Открытый Космос – их царство, чёрные дыры – царство нуклонов. Они уложены неразрывно, то есть жив лозунг древних: «природа

не терпит пустоты» – верная мысль. Осуществляется это за счёт неимоверной скорости перемещения эфиронов. Эта скорость куда выше скорости света.

Они давят друг на друга. Это давление на нуклоны было замечено великим Ньютоном и получило от него очень точное название «Закон Всемирного тяготения». В дальнейшем Всемирное тяготение получило новое название – «гравитация». Из понятия ушло слово «Всемирного», а значит ушла философия. Но и нуклоны давят на те эфироны, это вторая Всемирная сила – сила Антигравитации, просто они настолько маленькие, что никто этого не заметил, и закон Антигравитации никто не открыл.

Точнее, его открыл Архимед, но неверно истолковал, и закон Антигравитации вошёл в науку под неверным названием – выталкивающая сила.

Поскольку я пытаюсь изложить только философскую часть Сотворения материи, я обязан отослать желающих разобраться к другой своей книге «Гетерогенная теория сотворения материи» и к книге М. И. Клевцова «Раскрытие тайн мироустройства», М: 1995 год.

По Клевцову, Большого Взрыва не было, праматерия была неподвижна и состояла из нуклонов и Мирового эфира. Творец привёл Мировой эфир, весь одновременно, в движение, и эфир стал обтекать шары-нуклоны и стали образовываться торообразные вихри – по Клевцову это и есть электроны. И далее всё свершилось по Божьей воле. Неразрывность пространства осуществляется невообразимой подвижностью эфиронов.

На мой взгляд, ближе всех к открытию взаимодействия Гравитация – Антигравитация подошёл Ломоносов, считавший, что силы гравитации – это воздействие тончайшей тяготительной жидкости на корпускулы. Корпускулами Ломоносов назвал «нечувствительные», то есть недоступные нашим органам чувств мельчайшие частички, из которых состоит материя, здесь мы их называем нуклонами. Тяготительная жидкость – это и есть эфироны.

Ломоносов отметил простую истину: вес тела не зависит от ориентации тела в пространстве, а значит форма корпускул, отвечающая этому требованию, одна – шар. Но, отметил Ломоносов, если тяготительная жидкость воздействует на корпускулы – значит, она материальна, и корпускулы тоже давят на неё. Дальше он рассуждать не стал, а жаль, иначе бы он открыл второй Всемирный закон – закон Антигравитации. Так как «Выталкивающая сила», под которой неоткрытый «Закон Всемирной Антигравитации» вошёл в обиход, также не зависит от ориентации тела в пространстве и направлена всегда в сторону, противоположную гравитации, я понял, что «тяготительная жидкость»

тоже состоит из частиц, и они тоже имеют форму шара. Я дал названия этим частицам «эфироны», чтобы подчеркнуть, что это частички эфира. «Драма жизни», 1999 год.

Но вот что удивительно: поскольку вес – это давление эфиронов на нуклоны, то сами они ничего не весят, но они материальны и занимают всё пространство, не занятое нуклонами внутри и вне материальных тел.

Выходит, мы с вами состоим из нуклонов и эфиронов. Количество нуклонов определяет вес тела, количество эфиронов – его объём. Выходит, что мы примерно на 99% по объёму состоим из невесомого межзвёздного пространства, но на все 100% наш вес – это вес нуклонов.

Я падаю ниц перед масштабом и красотой Замысла. Материя была сотворена для сотворчества. И именно результатом этого сотворчества явилось сотворение Живой материи.

Живая материя от Неживой отличается уровнем информации – способностью воспроизводить себе подобные существа и обменом веществ. При этом Живая материя – это уже другая материя, ей дано изначально право выбора, прежде всего выбора продуктов питания.

Значит, Замысел уже исполнен?

Нет. Появление Живой материи вывело соэволюцию материи на новый уровень. Началось беспрецедентное расширение и накопление информации. Разнообразие видов и количество живых существ неуклонно росло.

Следующим явлением, кардинально изменившим соэволюцию материи, повлекшим в первую очередь расширение информационной составляющей материи, было явление слова.

Явление слова создало новые, недостижимые до этого условия накопления и хранения информации. Слово – явление нематериальное, хотя всегда передаётся через материальные носители. Слово – это уже не сигнал, а символ, именно это открывало новые возможности для создания, накопления и передачи информации.

Слово, речевое взаимодействие людей дало новые, недостижимые ранее в Живой природе возможности в создании, накоплении и обращении с информацией, в согласованности действий человека во взаимодействии с другими людьми и с окружающим миром. Это наделило людей неодолимой силой, и человек возомнил себя на Земле хозяином. Только сегодня становится понятным, что словом был одарён не человек, а Живая материя. А человек, присвоив силу, которую ему давало слово, отделил себя от земли во всех смыслах этого слова и этим обрёк род людской на вымирание, если, конечно, не одумается и не исправит своей ошибки. К счастью, мы, как и земля, из которой, по Библии, мы сотворены, сделаны с большим запасом прочности.

И именно оборот биотической информации больше всего пострадал от так называемой хозяйственной деятельности человека. И это связано с системными заблуждениями человека, но об этом позже.

Только разобравшись в том, как на Земле появилась Живая материя и как эта Живая материя эволюционировала, как был сотворен Разум, человек сможет восстановить то, что по сей день так упорно разрушает.

Человек никогда не сможет создать живую клетку, у него для этого инструмента нет. Человек никогда не сможет создать звёзды и планеты, у него для этого нет сил. Но человек может стать частью Живого вещества – его мозгом, и тогда он сумеет преодолеть межзвёздные пространства и приспособить другие планеты под нужды живого вещества, как это было уже сделано однажды на удивительной планете Земля.

У меня такое ощущение, что наша Вселенная только-только родилась, и мы все, может быть, первые разумные существа во Вселенной. И, может быть, наша Вселенная не единственная.

Почему у меня такое ощущение? Да потому, что срок, прошедший от рождения Вселенной до появления живой клетки, ничтожно мал по сравнению со сроком жизни фундаментальной частички материи – протона.

Нам надо разобраться в том, как устроено Живое вещество, чтобы вернуть человека на путь познания, чтобы он смог почувствовать себя частью этого Живого вещества и научился им управлять так, как управляет нашим организмом наш мозг. Да, мы знаем ничтожно мало, но и того, что мы знаем, достаточно, если мы будем во всем полагаться на Того, кто создал Божий мир.

Я уже сказал, что мы не сможем создать живой клетки, у нас для этого инструментов нет. А у кого они есть? У микроорганизмов, в том числе и у клеток нашего организма, который является сообществом соматических клеток, клеток самого организма и клеток микроорганизмов-симбионтов. При этом количество микроорганизмов-симбионтов во много раз превышает количество соматических клеток.

Но, чтобы управлять Живым Веществом, надо понять суть Замысла и своё место в этом Замысле.

«Если вы хотите познать Творца, – сказал Клод Бернар, – изучайте Творение, другого способа у нас нет. Творчество – это способ вообразить то, чего нет. Творец – вообразил то, чего не было, и сотворил Вселенную».

У нас задача попроще – Творение перед нами.

В Библии правильно написано, мы созданы по образу и подобию, но это совсем не означает, что Творец, как и мы, с руками и ногами, это означает, что мы одарены способностью творить, стать руками и ногами Творца, разнести Живую материю по необъятным просторам Вселенной.

Первая часть Замысла – создание Живой клетки, вторая часть Замысла – заселение Живым веществом Вселенной, скорее всего, у Замысла есть продолжение, но разбираться в этом, скорее всего, рановато.

Но, чтобы преодолеть межзвёздные пространства, мы должны научиться жить долгие годы на звёздном корабле, в ограниченном пространстве, куда меньшим по размерам, чем наша планета, которую мы уже перегрузили так называемыми отходами жизнедеятельности. К счастью, безотходные технологии жизнеобеспечения уже разработаны и разработаны нами, наследниками Докучаева. Эти технологии мы назвали технологии ХБО.

ХБО – Хомобиотический оборот – это оборот биогенных веществ, энергии и информации, направляемый человеком разумным.

К счастью, нам ничего не пришлось выдумывать, мы всему учились у Божьего мира. И именно знание истории соэволюции Живого вещества на планете Земля позволит нам приспособить к жизни иные планеты в других звёздных системах. И каждый звездолёт станет Ноевым Ковчегом, несущим живое вещество планеты Земля в иные миры.

Метаболический синдром – Бич Божий XXI века

Термин «метаболический синдром» объединяет самые страшные системные заболевания, ранее обозначенные «болезни цивилизации». Это – ожирение, сахарный диабет, сердечно-сосудистые заболевания, гипертония, хроническая сердечная недостаточность, мочекаменная болезнь, онкология, аллергия и прочие заболевания.

Термин «метаболический синдром» куда точнее потому, что болезни цивилизации к самой цивилизации никакого отношения не имеют, скорее они имеют отношение к массовым заблуждениям, свойственным цивилизованным людям.

Он говорит о главной причине болезней XXI века – о нарушении обмена веществ.

Бич Божий – это наказание за заблуждения. Человек якобы разумный до сих пор не хочет считаться с тем, что питание – это часть фундаментального явления – обмена веществ.

А первым в этом разобрался великий философ Клод Бернар, больше известный как физиолог, поскольку провозглашённый им всеобщий

закон физиологического детерминизма ни коллеги-физиологи, ни коллеги-философы просто не заметили, а до общества эти важные для понимания сути жизни открытия просто не дошли.

Клод Бернар признан основателем ряда наук в физиологии и медицине, но главное из того, что он хотел до нас донести, его якобы коллеги, увы, не заметили.

В 1878 году, уже после смерти учёного, сразу на четырёх языках, французском, английском, немецком и русском, вышла книга Клода Бернара «Курс физиологии. Жизненные явления, общие растениям и животным». Как видно, кто-то, скорее всего, он сам, понимал важность для нашего мировоззрения этой книги.

Книга в России больше не переиздавалась, и я читал её того самого издания, 1878 года. Клод Бернар первым назвал обмен веществ явлением, общим для всех живых организмов. Где-то спустя полвека эти «жизненные явления» были снова открыты и получили научное название «метаболизм».

Термин «метаболизм» означает «превращение», «перемена» и убирает философскую часть понятия. Обмен веществ предполагает двух или более участников обмена.

Обмен веществ – это не только обмен между организмом и окружающей средой, это круговорот биогенных веществ, энергии и информации.

При этом микрокомпоненты обмена веществ, поочерёдно попадая в разные организмы, играют в них сходные роли регуляторов процессов обмена, и в этом неразрывная связь всех живых организмов друг с другом и окружающей средой. И главную связующую роль, скажу я вам, забегая вперёд, в этом обороте играют микроорганизмы.

Клод Бернар с удивительной прозорливостью задолго до появления науки трофология (наука о питании) и многих других биологических наук также первым указал на то, чем живые организмы отличаются от химической лаборатории: все химические преобразования внутри живых организмов идут под контролем ферментов.

Как питаются растения и как питаются животные, я расскажу несколько позже. Но повторяю: питание – это часть обмена веществ.

И для того, чтобы победить это многоголовое чудовище Метаболический синдром, надо в первую очередь разобраться в том, что такое питание.

Нам придётся не только менять взгляд на то, что такое питание, но и менять методы производства продуктов питания и начинать эти рассуждения надо с самого начала.

Самое удивительное, что эти знания меняют взгляд и на человеческую историю, и на место человека в соэволюции живых тварей Земли.

.... * * * ....

Глава вторая

Анатолий Юницкий:

Отцовский наказ

Часто вспоминаю отца. И во снах он приходит ко мне из того, параллельного мира, и в полуреальности находится рядом со мной. Может сидеть в кресле рядом с кроватью, когда я должен вот-вот проснуться, может находиться в кабинете нашего офиса, когда я провожу с коллегами совещание. Он даже может слегка покивать одобрительно головой, поддерживая моё какое-то неожиданное решение или предложение...

А когда ему что-то не нравится, он молча опускает голову.

А иногда приходит он ко мне не один, а со всеми своими – дедом Петром, бабушкой Серафимой, даже с первыми поселенцами Юницкими – Николаем, Петром и Адамом...

Их никто не видит, только я. И я привык к их неожиданному появлению, не удивляюсь, только радуюсь: они в ответе за меня, а я в ответе за них, и мы навечно связаны между собой. Духовная нить между живыми и ушедшими в мир иной никогда не рвётся, она прочнее всяких уз.

Редко, но выпадали моменты в жизни, когда мы оставались с отцом наедине. Особенно когда мы, вдоволь насладившись рыбалкой, усаживались у костра, ожидали, когда сварится уха из щуки, жирных карасей, линов и окуней. Золотые вечера! Незабываемые. Прекрасные. Неповторимые.



Говорил в основном отец. Мне было интересно его слушать, я всегда внимал его словам. Да, то, что он оставил меня с матерью, наложило какой-то отрицательный отпечаток на наши взаимоотношения, не скрою, не было его рядом в тяжёлые периоды моей жизни, нашей с матерью жизни, но... Но и отрицать не могу, что он вовсе не помогал мне, не влиял на моё становление. Помогал же позже стать на ноги, помогал материально и устраивал мою жизнь, как мог. Исходя из своих возможностей и высоты своего служебного положения.

Это через много лет я осознал, когда сам варился в перипетиях семейной жизни, когда метался от одного берега к другому, стараясь найти правильный выход из создавшейся ситуации. Постарался стать на его место, понял: в жизни бывают моменты, когда ты никак не можешь повлиять на благополучный и правильный исход и выход из тупика, в котором оказался. Кто-то движет тобой, направляет, и ты уже не в силах повлиять на ситуацию. А тупики были, когда лбом упирался в непробиваемую стену и ничего изменить не мог...

Мы оба не отрываем взгляд от костерка, в котором сгорают сухие дрова (их отец приготовил заранее), будто там находим вместе с ним ответы, которые нас волновали всю жизнь.

– Скажи, сын, может ли кто быть роднее своей матери?

Отец знает мой ответ и потому продолжает дальше:

– Да, никто. Живут в деревне две семьи рядом. Почти одновременно родили женщины себе сыновей. Одна семья бедная, другая – богатая. И у бедной женщины через некоторое время начинает пропадать молоко, которое так необходимо малышу. Соседка, узнав об этом, а они будто и хорошо ладили между собой, предложила свои услуги – у неё молока было вдосталь. Наотрез отказалась бедная соседка, заявив, что её молоко, таким образом, может уменьшить сыновью любовь к ней, нанести вред его душевному состоянию. Добавила к своим словам: «Я же ему свои песни и колыбельные петь буду, свои сказки рассказывать, он меня должен слушать, а не другие уста. Ибо как в Первом послании Петра (2.2) сказано: «... как новорождённые младенцы, возлюбите чистое словесное молоко, дабы от него возрасти вам во спасение; ибо вы вкусили, что благ Господь».

Понял: отец подступается к чему-то главному, основному, поэтому я молчу и жду, когда он выведет свою мысль на большак – главную дорогу.

– Две матери – это как два государства. Одно из них – твоё родное, в котором ты родился, впитал в себя молоко родной матери. Второе же – та соседка, которая живёт за высоким забором.

Носясь по просторам необъятного эсэсэсэра, испытывая голод и холод, терпя унижения и нелюбовь к себе рода человеческого, я понял главное – милее своей родины, своих родных мест, именуемых малой

родиной, ничего нет на свете. Пусть на своей родине я буду терпеть втрое больше трудностей и лишений, но это на родной земле, которая в моём сердце, которая и вскормила меня своим молоком...

«Ну и философ ты, отец Эдуард, – подумал я тепло о нём, – ты и педагог, и воспитатель, и священник... Тебя жизнь пыталась скрутить в бараний рог, испытывала на прочность разными способами, унижала и калечила физически, доведя до сердечных заболеваний... Ты чудом выжил, чудом выкарабкался, разорвав на себе цепи раба. Чего это тебе стоило, не знает никто, потому что редко кому удавалось пройти через то горнило испытаний и остаться в живых, остаться человеком с чистой душой, не испытывая ни к кому злобы и обиды. Духовная сила, которую ты черпал в молитвах к Богу, спасла тебя, дала уверенность в себе и силу...»

– Ты не знаешь о моём юношеском увлечении, я тебе о нём не рассказывал. В те года, когда я носился-скитался по бесконечным дорогам, когда видел вокруг себя всё чужое и непонятное, чужой язык и культуру, затосковал я по родным местам – мною овладела ностальгия, боль по малой родине – по родной деревне Крушники. Не знаю, что подсказывало мне, видимо, сам Бог вселил в меня любовь к Полесью, к полешукам и моим родственникам. Ну никак я не мог оторваться от родной земли, от черничных полян в сосновом бору, от любимой речушки Сколодинки, от векового дуба, на котором мы жили с братом Яником, спасаясь от бандитов и разбойников. Разве можно променять на что-нибудь волшебный воздух лесов, настоянных на малиннике и чабреце, грибные места...

Я в начале своего бродяжничества возил с собой маленькую книжицу, не помню, как она и попала в мои руки. Прочитав от строчки до строчки, я уже не мог с ней расстаться. И волшебными колокольчиками звенели в моей памяти строчки:

Мой родны кут, як ты мне мілы!..
Забыць цябе не маю сілы!
Не раз, утомлены дарогай,
Жыццём вясны мае убогай,
К табе я ў думках залятаю
І там душою спачываю.
О, як бы я хацеў спачатку
Дарогу жыцця па парадку
Прайсці яшчэ раз, азірнуцца,
Сабраць з дарог каменні тыя,
Што губяць сілы маладыя,
К вясне б маёй хацеў вярнуцца...

Смотрю с широко раскрытыми глазами на отца и не узнаю его. А он читал и читал по памяти роман в стихах гениального Якуба Коласа. И уже передо мной невольно всплывали образы и герои бессмертной эпопеи, всё больше и больше погружался в мир той эпохи, того времени.

– Я бы мог тебе пересказать по памяти почти всю поэму, – улыбается отец, глядя на моё удивлённое лицо, – она поселилась во мне на всю жизнь... И однажды, во время переездов и долгих путешествий, потерял ту книгу. Может, и не потерял, а просто кто-то вытащил у меня из кармана, думая, что это кошелёк с деньгами. Как я тогда переживал, испытывал такое чувство, словно потерял любимого человека! Но я был рад, что мне удалось запомнить её наизусть. И я каждый день, где бы ни находился, читал главу за главой, чтобы не забыть её, наслаждался пением и звуками родного языка.

...Цякла тут з лесу невялічка
Травой заросшая крынічка,
Абодва берагі каторай
Лазняк, ракітнік абступалі;
Бруіліся ў цяньку іх хвалі
І ў луг чуць значнаю разорай
Ішлі спакойна між чаротаў,
Рабілі многа заваротаў,
Аж покі ў Нёман не ўцякалі.
Зялёны луг, як скінуць вокам,
Абрусам пышным і шырокім
Абапал Нёмна рассцілаўся –
За хатай зараз пачынаўся
Ды йшоў квяцістай раўніною
З мурожнай слаўнаю травою
І ззяў на сонцы ў пералівах
Пяшчотных тонаў. Як на нівах
Жыта збажынкі лёгка гнуцца
І людзям радасна смяюцца
Сваім прыемным, мілым спевам
Пад лёгкім ветрыку павевам, –
Так гнуцца, гойдаюцца травы,
Як пройме ветрык іх ласкавы,
І пойдуць хвалі травяныя
З прыемным спевам чарадою,
Зашэпчуць краскі між сабою,
Нібы дзяўчаткі маладыя...

Там, под Ташкентом, когда мы находились в детском доме, мои самые надёжные друзья – Ниночка Лазарева, Ева Кохан, Мария Шавловская и Марийка Шабалтас, зная, что я вожу с собой «бесценный груз», часто просили меня, чтобы прочитал им поэму, и им ставшей родной и близкой.

И я никогда не отказывал в их просьбе. Мы там, далеко от родины, питались духовными соками родной земли.

Якуб Колас, видимо, и подтолкнул меня к тому, чтобы я в свободное время вёл дневник. Дневник своей жизни.

«Цякла тут з лесу невялічка травой заросшая крынічка...» Произнесу вслух, и перед глазами мои Крушники, криничка, заросшая травой...

И в один из вечеров я взялся написать «Мая крынічка». То ли рассказ, то ли воспоминание о родной деревне, сам не знаю... Но, написав первое предложение, не мог избавиться от соблазна написать следующее и следующее. Да на том языке, на котором говорили мои мама и батька. Написал и сам удивился, как мне удалось все мои мысли изложить на бумаге. Дневник – это одно, а вот литературный текст, который я никогда не пробовал писать, – это что-то иное, тайное, волшебное, пока ещё неподвластное мне.

И что я, дорогой Толя, надумался? Решил послать «крынічку»... Якубу Коласу. Да-да, не удивляйся, сын мой. Такой я был отчаянный в те годы. Как и ты, кстати, теперь. Не надеялся особо на ответ – разве найдётся время у классика для какого-то там мелиоратора. Но, удивительное дело, конверт от автора «Новай зямлі» пришёл на тот адрес, который я указал. Дрожащими руками вскрыл конверт.

«Уважаемый Эдуард! – начинал свой ответ Константин Михайлович Мицкевич. – Ознакомился с Вашим рассказом. В нём есть интересные детали, прекрасные описания природы… Если Вы пишете, что это первая проба, то начало обнадёживает. Но есть в рассказе недостатки. Над ними надо усиленно поработать. Перепишите его, отнеситесь серьёзно, и я готов вторично прочитать его. Я верю в то, что Вы добьётесь успеха».

Яку́б Ко́лас (настоящее имя и фамилия Константи́н Миха́йлович Мицке́вич, белор. Канстанцін Міхайлавіч Міцкевіч) (1882–1956) – белорусский советский писатель, поэт, переводчик. Один из классиков и основоположников новой белорусской литературы. Общественный деятель. Народный поэт Белорусской ССР (1926). Академик АН Белорусской ССР (1928). Член СП СССР (1934). Заслуженный деятель науки Белорусской ССР (1944). Член ВКП(б) с 1945 года.

Ответ классика меня окрылил. И вдохновил. С утроенным рвением взялся за переработку «крынічкі». Мне так хотелось, чтобы рассказ увидел свет.

Отец снял с огня казан, разлил по тарелкам уху. Она была пахучей и необычно вкусной – лучше его сварить её не мог никто.

– И что же дальше, отец, выбился ли ты в классики? – поинтересовался с юморком, чтобы продлить наш разговор, ибо знал, что у него не было печатных трудов.

После того, как мы попробовали уху и «под уху», Эдуард Петрович улыбнулся:

– Послал я и второй вариант. Ответ был тёплый и обещающий. Снова попросил Константин Михайлович, чтобы я вернулся к обработке рассказа, так как ему второй вариант пришёлся по душе.

– И..?

Случилось то, что не должно было случиться: над третьим вариантом я трудился с месяц, а, может, и больше. Сложил всё аккуратно в папку, подписал её «Мая крынічка». Собирался через день-два ещё раз перечитать и отослать в Минск.

Но папка неожиданно исчезла. И два письма Якуба Коласа, и третий вариант рассказа пропали. Как в воду канула папка. А восстанавливать написанное по памяти я уже не хотел. А со временем и остыл к своему «сочинительству», больше ничего не писал. Единственное, что мне было приятно, что «состоял в переписке с классиком, народным поэтом Беларуси Якубом Коласом».

И это оставило тёплые воспоминания в моей душе и сердце. И слова во втором ответе запали в душу: «Любіце, Эдуард, нашую Беларусь. Яна ніколі не здрадзіць!»

Мы молчим, потому что не можем оторваться от ухи. Она пахнет Припятью, сосновым бором, пахнет звуками и неслышной мелодией вечности, в которую мы на мгновенье приходим и когда-то уходим; соловьиными трелями и можжевельником, ежевикой и дурнопьяном, спелой рожью и васильками по обочине поля…

Запах Полесья пьянит и радует – нет ничего прекраснее на планете, чем родная Беларусь!

А потом мы ложимся на тёплую землю и смотрим в ночное небо. Ещё не зажглись на небе звёзды, видимо, запаздывал звездарь со своим факелом подлететь до каждой, чтобы вдохнуть в неё жизнь. Одна крупная звезда, не дождавшись его, сорвалась со своего крючка и, прочертив на небосводе прямую линию, упала то ли в море, то ли в озеро…

– Загадал желание, сын?

– Да.

– Пусть сбудется.

– Пусть.

Нам ещё много предстоит поведать друг другу о своих тайнах и сокровенных желаниях, поделиться мыслями о будущем, но больше всего хочу услышать от него прямых указаний, заповедей, наказов – с ними всегда чувствовал себя увереннее и смелее.

Костёр почти угасал.

Мы уже не поддерживали в нём жизнь, потому что он отдал нам свою энергию, а нам согреваться не надо было – дневное тепло ещё не оставляло землю. В небе, подавая регулярно сигналы красной вспышкой, пролетал с юга на север спутник Земли. Он, наверное, осматривал и фотографировал Землю и её жителей. Мы с отцом тоже могли попасть в кадры аэросъёмки. Сегодня делают такие фотографии Земли, что можно прочитать текст газеты. Так что мы можем попасть с отцом в историю. Только в какую? Заядлых рыбаков? Или двух бездельников, которые лежат на земле и ничем не занимаются? А нам всё равно, мы и без того объектива давно в истории. Отец – в строительстве домов и сооружений, а я – в прокладке «струн» по земле...

– Если моей первой настольной книгой является «Новая земля», то вслед за ней, не менее важной, с некоторых пор стала книга Янки Сипакова «Зялёны лісток на планеце Зямля». Я передаю её тебе. Она будет тебе служить и компасом, и направлением, и дорогой в завтрашний мир. Собрал интересные сведения и факты о нашей Беларуси. А она тебя, как и меня, вскормила и вывела на простор истории. А я на первой странице написал те слова, что написал мне Якуб Колас: «Люби свою родину, она не изменит тебе». Я очень хочу, чтобы ты гордился своей Беларусью, а она потом гордилась тобой.

– Хорошо, отец. Я всегда гордился своей родиной, и буду гордиться ею.

– Ну и хорошо, Толя. Тогда я спокоен.

– Почему спокоен? Мы разве расстаёмся?

– Да нет, я просто так, к слову, – уклонился от ответа отец, – мне нужно было это знать. Потому что ты живёшь и работаешь то в Москве, то в Киеве, то в Сиднее, а то в Вильно – былой столице Великого княжества Литовского и Русского... Но жизнь твоя сложится так, что ты, как блудный сын, вернёшься к своей матери-родине, здесь будешь решать главную задачу своей жизни.

– Откуда знаешь, отец?

– Всё к этому идёт. Потому что ты везде чужой, хотя к тебе приклеили звание «российский учёный». А ты беларус, отсюда ты родом. Беларуский учёный.

– Да, это так, отец, и иначе быть не может.

Поплыл по долине седой туман, словно по Припяти неслышно в большой лодке запоздалый рыбак. Начала остывать земля и повеяло прохладой. Мы, немного помедлив, поднялись и начали собираться в обратный путь.

Уже на даче, когда собрались спать, подошёл ко мне отец и протянул обещанную книгу.

– Я не удержался и вслед за Иваном Даниловичем от руки переписал его строки – так прекрасно и сердечно они звучали. Пусть та радость встречи с этой книгой, с её содержанием, передастся и тебе.

– Спасибо, отец, – я взял в руки книгу. – И я буду наслаждаться ею.

– Спокойной ночи, Толя, – обнял он меня перед тем, как пойти в свою спальню. – Дабранач!

– Дабранач, бацька!



Анатолий Эдуардович и Эдуард Петрович Юницкие

...Но спокойной ночь не выдалась.

Уже лёжа в кровати, открыв первую страницу, почувствовал, что меня охватило непонятное волнение. Вторая и третья поглотили меня полностью, без остатка, – и я уже не замечал, как бежало время, как строчки обволакивали меня, заставляя гулко биться сердце...

Читая, понял одно: только на родном языке можно это прочитать. Никакой перевод не будет правильным, он вытравит в тексте самые прекрасные места, и невозможно будет ощутить запах родных лугов и полей, радость встречи с первой зарёй, исчезнут звук и ощущение, когда ты идёшь босиком по песчаному берегу... И луна будет не та, и солнце, и звёзды в небе...

Я растворился в книге, с большой радостью шёл по следам великого писателя. Она поглотила меня, заставила задуматься о том, кто я и откуда пришёл, куда и с кем иду, какая выпала передо мной дорога...

Если вам интересно, я прочитаю для вас вслух хотя бы те страницы, которые переписал отец от руки. Я понял, почему для него стала Беларусь родной и желанной, и другой родины он не желал. Я переведу вам на русский язык, хотя и не ручаюсь за качественный перевод. Итак...

«...в девятом, беларуском, томе известного исследователя В. Семёнова «Россия: полное географическое описание нашего отечества» о нас пишут: «Беларус отличается светлым цветом кожи, а женщины очень часто имеют тонкие черты лица. Светлые или светло-русые волосы перевешивают среди беларуского населения, так же как серый или голубой цвет глаз...»

Серые глаза у нас от нашей земли – беларус чаще всего, работая, видел её перед собой. А голубой – конечно же, от неба, когда мы, разгибаясь, смотрели на него, и ещё от васильков, всегда растущих рядом с нами, – беларус видел их во ржи, и около дороги, и возле своего крылечка.

А белые, светлые или светло-русые наши волосы скорее всего появились от чистоты, светлости и непорочности наших добрых и нежных девчат, женщин, их душ и сердец.

Белые одежды в своё время отличали беларусов от иных народов.

Русские краеведы в XIX веке северную часть Черниговской губернии – это современная Брянщина – определяли в отдельный этнографический регион.

«Здесь, – утверждает известный исследователь нашего прошлого Василий Титов, – испокон веков проживало беларуское население, потомки радимичей, или, как их ещё называли, литвины. Уже в городе

Брянске, писала «Живописная Россия», на рынках всегда присутствует белая магерка, классический беларуский ковпак, или шляпа без полей, и та «коротенькая и узенькая свита, что и отличает беларуса от малоросса». Такая же разница замечается и в говоре».

Тогда беларусы-литвины составляли основу населения в деревнях Суражского, Мглинского, Новозыбковского и Стародубского районов. А позже, согласно Всероссийской переписи населения 1897 года, в бывшей Черниговской губернии проживало 151 465 беларусов, которые разговаривали на своём языке и считали его родным.

«Вообще, – читаем мы всё в том же, упоминаемом выше, издании, – беларусы представляют собой не самый ли чистый тип славянского племени. Это поясняется тем, что беларуское племя в своём историческом прошлом не сливалось с иными народностями».

Русские смешивались с угро-финскими племенами, украинцы – с тюркскими народностями, поляки – с немцами. А мы, если и смешивались, так чаще всего только с русскими, украинцами и поляками. Со своими славянскими соседями.

Поэтому у нас больше всего и лучше сохранился исторический славянский тип. И ещё потому, что Беларусь, беларуская народность «никогда не завоёвывалась неславянским племенем».

В разговоре со Львом Толстым французский публицист и историк Анатоль Леруа-Балье говорил, что «беларусы – чистые славяне», а малороссы и великороссы, на его взгляд, – «помесь с татарами и чудью».

Великий русский писатель Иван Бунин будто бы дополняя его, утверждал, что у беларусов «в наиболее чистом виде сохранились неиспорченные черты славянской расы. В них видна порода».

Не по этой ли причине столько чисто славянских красавиц можно встретить сегодня на улицах беларуских городов и вёсак.

Так, мы, беларусы, стародавний народ. Свою землю мы начали обживать сорок тысяч лет назад. Помним последний ледник, который вместе с обломками скал пришёл к нам из Скандинавии и растаял на наших землях, оставив лишь память о себе множеством валунов и озёр. Помним, как в своём доисторическом детстве кормились тем, что собирали в лесу, как охотились на зверей и ловили рыбу. Как приручали потом лошадей, коров и кур, как научились выращивать рожь.

Помним, как построили множество прекраснейших замков и храмов, что иноземцы восхищались ими и называли нашу землю «страной замков и храмов».

Словом, беларусы – это всё: наша досмотренная и ухоженная земля и наша чистая, как слеза, вода, наши обустроенные вёски и города, наши прекрасные архитектурные шедевры, возведённые нашими трудолюбивыми руками, наши красивейшие в мире женщины и мужественные мужчины.

Ибо беларусы – это не только люди, но и всё то, что построено и досмотрено ими. И, известно же, поселенцы нашего края – это известные и самые обычные люди, сотворившие в веках гордость и славу нашей земли.

Вот как хорошо о нас говорил, к примеру, Владимир Мулявин, создатель и руководитель известных «Песняров» – чистый екатеринобуржец, «потомственный русский человек»:

«Я остался здесь после армии и об этом не жалею. Хоть приглашений было много, особенно после первых гастролей в Штатах. Но я не могу уже без Беларуси... В своё время здесь остался потому, что был восхищён чистотой, чистотой людских сердец, отношений, любви. Беларусы – народ уникальный. И я больше нигде не встречал такого народа, как в Беларуси».

Владимир Мулявин, родом из России, вместе со своими «Песнярами» помогал нам возвращать из прошлого забытые наши неповторимые народные песни. И стал для нас Великим. И – своим.

Своим был для Беларуси сын серба и украинки Владимир Иванович Пичета, учёный, первый ректор нашего университета, который полюбил наш народ и нашу землю, а беларуский язык стал для него родным: на нём он читал лекции и писал научные труды. За что и был арестован как нацдем, и только всемирная известность спасла его от расстрела.

А сколько литвинов стали и своими, и известными в других землях! Это и Игнат Домейко – народный герой Чили, которому в Сантьяго поставлен памятник с надписью: «Великому просветителю»; и Николай Судзиловский – президент Гавайских островов; и Осип Ковалевский – профессор Казанского и Варшавского университетов, автор «Краткой грамматики и монгольского книжного языка», «Монгольской хрестоматии» и «Монгольско-французского словаря»; Иван Черский, который добрым воспоминанием остался навсегда на земле – его именем названа система горных хребтов в Сибири, в Забайкалье и многое другое; Тадеуш Костюшко – герой гражданской войны в Америке и руководитель восстания 1794 года, памятники которому поставлены в Кракове, Лодзи, Вашингтоне, Чикаго, Милуоки, Кливленде, в швейцарском Салюры, а его именем названы гора в Австралии, один из округов штата Индиана, город

в штате Миссисипи, острова на Аляске. Сердце Тадеуша Костюшки хранится в королевском Дворце в Варшаве, а душа, конечно же, живёт на Родине, в отреставрированной усадьбе Мерочёвщина, что недалеко от местечка Косово, которое находится сегодня в Ивацевичском районе.

Образованный полочанин Симеон Полоцкий учил детей российского царя Алексея Михайловича, стал первым в России профессиональным писателем, по произведениям которого Михайло Ломоносов учился стихосложению.

Беларуская земля родила Казимира Семеновича, изобретателя многоступенчатой ракеты, и Якуба Наркевича-Ёдку, который впервые открыл электрографию и беспроводную передачу электрических сигналов.

Среди наших земляков – национальный герой Греции Зыгмунт Минейко, который родился в деревне Зелёный Бор Ошмянского района. Закончил Академию Генштаба в Париже и принимал участие в войне с Турцией за Крит. Кстати, он был среди инженеров и строителей, возводивших олимпийские арены для Первой Олимпиады 1896 года, и стоял на трибуне среди почётных гостей во время открытия игр.

А Александр Булатович, наследник старинного рода с Гродненщины, воевал за независимость Эфиопии и был другом царя царей Менелика, который и наградил его золотым щитом и саблей.

Борис Кит, известный американский специалист в области ракетной техники, Павел Сухой, всемирно известный авиаконструктор, создатель известных самолётов «СУ», которые и сегодня находятся на вооружении беларуской армии, – тоже наши земляки.

А трое наших сородичей отмечены Нобелевской премией – наивысшим отличием их научных исследований: известный американский физик-теоретик, действительный член Национальной академии США Шэлдон Глешов, в детстве Глуховский; бельгийский физик и химик, действительный член Бельгийской АН, директор Международного института физики и химии, зарубежный член НАН Беларуси Илья Пригожин; а также Жорес Алфёров – вице-президент Российской академии наук, зарубежный член НАН Беларуси.

Известно, если бы они работали для родной Беларуси, чтобы, к примеру, Адам Мицкевич или Фёдор Достоевский писали на беларуском языке, нам было бы приятно и почётно, однако и то, что наши земляки стали нужны человечеству и стали известными на весь мир, тоже не менее почётно: отдавая талант созидателей для всего мира, они отдавали частицу своего сердца и родной Беларуси.

А нас во всём мире знают как страну, как землю, которая родила святых Евфросинью Полоцкую и Кирилла Туровского, книгопечатников Франтишка Скорину и Петра Мстиславца, Льва Сапегу и Константина Астрожского, Кастуся Калиновского и Валерия Врублевского, Станислава Манюшку и Михася Забейду-Сумицкого, Янку Купалу и Якуба Коласа, Максима Богдановича, Петра Климука и Владимира Ковалёнка...»

Думаю, достаточно выписок, а кто желает глубже ознакомиться с этой интересной книжкой, она доступна в интернете.

А я просто передаю выписки моего отца вам, чтобы показать, кто мы такие, беларусы, сказать, что наш народ не обделён талантом. Есть среди нас и талантливые изобретатели и мыслители, писатели и музыканты, строители и космонавты, физики и химики, учителя и преподаватели...

И ещё одна ценная книга появилась в моей личной библиотеке. Известный и талантливый исследователь старины Беларуси Владимир Орлов, узнав о нашем существовании, приехал неожиданно ко мне и вручил огромную и тяжеленную книгу «Краіна Беларусь» (Страна Беларусь). В ней 2000 иллюстраций, интересный текст. И подписал её так: «Беларускаму вынаходніку Анатолю Юніцкаму. Жыве Беларусь разам з нябеснымі струнамі!»

И ещё одну книгу подписал он мне – «Вялікае княства Літоўскае». С автографом – «Жыхару ВКЛ – вынаходніку і канструктару СТЮ».

Эти две книги находятся даже не на книжной полке, а лежат на моём рабочем столе, рядом со мной, передо мной. От них исходят тепло и благоприятная энергия.

Наказ или завет отца я выполняю строго – горжусь своей землёй, своей Родиной, своей Беларусью! И её мова, её культура – в сердце моём, в душе моей.

А за окном как подтверждение моих мыслей и моего душевного состояния послышался перезвон колоколов.

Они созывали верующих на утреннюю службу.

Рождался новый день. А вместе с ним рождаемся каждый раз и мы. Рождаемся с верой, что завтрашний день принесёт нам новые успехи и достижения.

И мы будем жить с этим, вознося постоянно молитву Господу.

Отступление первое

О плагиатах и ворах

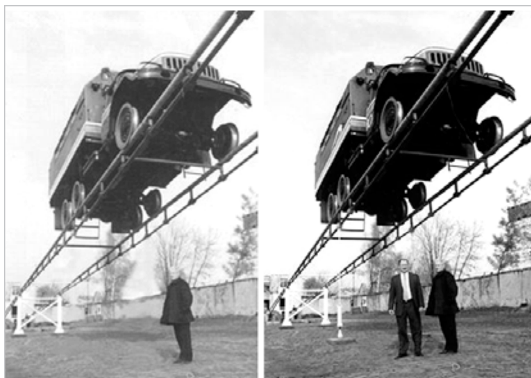
Пересуды и суды Юницкого...

«Созданию SkyWay я посвятил около сорока лет интенсивной работы», – сказано на официальном сайте инженера Анатолия Юницкого. За всё это время учёный не единожды предпринимал попытки создания струнной транспортной системы, меняя названия фирм и партнёров, с которыми «вроде бы» шёл к намеченной цели: плечом к плечу, след в след. В процессе подготовки данной статьи выяснилось, что за лаконичной фразой «40 лет разработок» стоят десятки интриг, предательств и просто некрасивых поступков.

Что же на самом деле таит в себе история струнного транспорта? Попробуем разобраться. Может ли исчезнуть человек, находясь среди нас? Был человек – и нет его. Это может произойти с помощью Фотошопа. Поясним ситуацию.

7 июня 2016 года Верховный Суд Республики Беларусь принял решение: «Запретить частному унитарному предприятию «Монокакурс» воспроизведение, переработку, сообщение для всеобщего сведения и любое иное использование фотографического произведения, на котором запечатлены Юницкий Анатолий Эдуардович и Дубатовка Игорь Петрович под испытательным стендом путевой структуры с поднимающимся по нему автомобилем с адаптированными колёсами».

Эта фотография без согласия правообладателя была размещена на веб-сайте www.monorakurs.by компании Игоря Дубатовки. При этом фото было предварительно обработано в программе «Photoshop» таким образом, что с него исчезли: изобретатель и автор струнных технологий Анатолий Юницкий, рельсовая опора и фирменные знаки – «капля» и стилизованная буква «Ю» (первая буква фамилии изобретателя) – на кузове ЗИЛа.



Согласно решению суда «Монокакурс» обязан выплатить ЗАО «Струнные технологии» компенсацию за нанесённый ущерб, удалить фотографию со своего сайта и в течение месяца разместить на нём сообщение о том, что компанией было нарушено исключительное право ЗАО «Струнные технологии» на данное фотографическое произведение.

Срок размещения этого сообщения, установленный судом, – шесть месяцев. Слева фотография, которая была размещена на сайте компании «Моноракурс» www.monorakurs.by в разделе «Проекты зданий и сооружений» по ссылке «Испытательный стенд струнной транспортной системы в г. Озёры». Справа – оригинал фотографии. При сравнении искажённость первого снимка видна невооружённым глазом. Проведённая в рамках судебного процесса экспертиза дала этому компетентное подтверждение.

К моменту принятия судебного решения фотография, ставшая причиной судебного иска, уже была удалена с сайта «Монорακурса». Сообщение о нарушении авторского права, вероятно, будет опубликовано в самое ближайшее время. От выплаты компенсации в пользу ЗАО «Струнные технологии» ответчику также уйти не удастся. Справедливость, по-видимому, восторжествовала, но однако, вот как выглядит упомянутый в суде раздел сайта «Монорακурс» к моменту написания этого материала:

Слева – принт-скрин страницы сайта «Монорακурс». На нём ЗИЛ так же, как и на предыдущей подделке, не имеет никаких фирменных знаков. Справа оригинал одной из фотографий, размещённых на сайте инженера Юницкого http://yunitskiy.com/a9/a9.htm, на которых отчётливо видны стёртые дизайнерами «Монорακурса» фирменные знаки.

Выставка тщеславия: бывшие сотрудники Юницкого на «Белагро-2016».

В судебном решении особо отмечено, что в ходе разбирательства ответчик «систематически допускал недобросовестные действия». Параллельно с ходом процесса представители компании созывали потенциальных инвесторов на выставки в Петербурге и Минске, где на всеобщее обозрение выставляли ту же сомнительную фотографию, что была размещена у них на сайте.

Непосредственным свидетелем этого стал и автор данной статьи, посетивший минский форум «Белагро-2016» и пообщавшийся с представителем компании (как выяснилось в последующем, давнишним соратником Игоря Дубатовки) дизайнером *Владимиром Жаркевичем*. Там выставлено фото с подписью «Владимир Жаркевич на выставке «Белагро-2016».

Фотография с удалёнными логотипами струнного транспорта Юницкого (СТЮ) находится на стенде ADGEX (слева). Справа – оригинал фотографии, на котором отчётливо видны логотипы. Анатолий Юницкий: «ЗИЛ-131, передвигавшийся по рельсо-струнной пути-

вой структуре в Озёрах без логотипов СТЮ, никогда не существовал в природе. Кстати, эти знаки на ЗИЛе в 2001 г. рисовал сам Жаркевич, когда работал главным дизайнером в ОАО «Научно-производственная компания Юницкого». Судя по всему, у него наступила амнезия, когда он пришёл работать в компании, возглавляемые недобросовестными конкурентами струнных технологий – Дубатовкой и Узловым. Уверен, исходя из низкого качества фотошопа, именно Жаркевич и стирал на фотографиях Юницкого, а с ЗИЛа – им же собственноручно нарисованные на нём более 10 лет назад товарные знаки».

Нужно сказать, что на выставке Жаркевич представлял не «Моноракурс», а группу компаний ADGEX, в состав которой компания входит в качестве проектного предприятия. Стенд группы компаний презентовал транспортную систему «второго уровня» UPRAIL, выступающую в качестве одного из ключевых направлений деятельности группы компаний ADGEX.



Владимир Жаркевич охотно и довольно подробно рассказывал о преимуществах транспорта «второго уровня», о его удобстве, экологичности, безопасности и т. д.

Когда я спросил у него, что изображено на фотографии с ЗИЛом, он сказал следующее:

– Компания «Моноракурс» в 2000 году спроектировала в г. Озёрах стенд. Даже не стенд, а такой опытный полигон, где на высоте 15 м над землёй грузовик двигался, преодолевал подъём в 10 градусов и там безопорный пролёт – 40 метров...

Как удалось потом выяснить, эта информация не вполне соответствует действительности: на самом деле уклон был 10 процентов, что составляет примерно 6 градусов, а пролёты были не по 40 м, а 12, 24, 36 и 48 м. Это, скорее всего, испытательный стенд 2000 года (на самом деле он был построен в 2001 году, но сегодня у нас 2016 год.

– Безусловно, за эти 16 лет наработан колоссальный материал, – продолжал Жаркевич, – уже появились партнёры. Каждый из партнёров отвечает за свой участок в этой общей системе, а в целом эта система – это система «под ключ», как мы её называем, «горизонтальный лифт». То есть вы можете приобрести 12-метровый контейнер с элементами, там будет инструкция. Открываете контейнер и по инструкции собираете километр дороги...

Снова задаю ради интереса новый вопрос – об уровне проработанности системы на сегодняшний день.

Без зазрения совести уверенно отвечает:

– Это только архитектурный эскиз...

Даже, если не брать в расчёт заявления о готовности системы «под ключ», это явно не стыкуется с утверждением о проработке «колоссального материала». Ещё более противоречиво отвечал Жаркевич на вопросы о связи полигона в городе Озёры с личностью Юницкого.

– Что вы можете сказать по поводу тяжбы компании ADGEX с Юницким, вокруг которой было много споров в интернете?

– Я по этому поводу ничего не скажу. Почему? Потому что я занимаюсь конкретной проработкой нашей технологии.

– Вы работали с Юницким?

– Работал когда-то, до 2007 года.

– Имел ли он причастность к строительству полигона в Озёрах?

– Честно говоря, я просто даже не в курсе.

– А если перефразировать вопрос: кто является автором технологии?

Он, как говорят, стушевался, не знает, что ответить.

– Вот я сейчас достану эту штучку, – достаёт мобильный телефон. – Понимаете, это тех-но-ло-гия. Здесь как такового автора просто в принципе быть не может. В принципе…

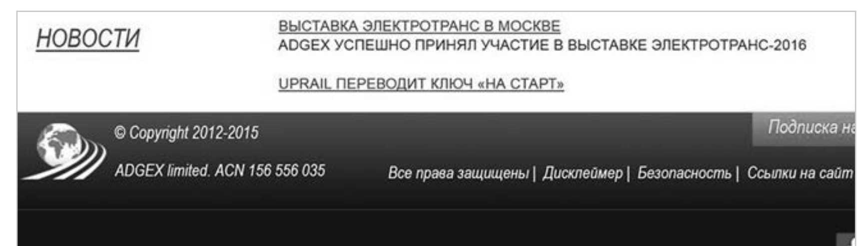
Да, воровство, плагиат налицо и – принципы.

Принципы технологии демонтажа: совместная инновация компаний ADGEX и «МОНОРАКУРС».

Вероятно, этими же соображениями объясняется и исчезновение фирменных знаков СТЮ, а также самого Юницкого с фотографий, которые, несмотря на судебное решение, по-прежнему присутствуют в информационном поле. Уже не на сайте «Моноракурса», обязанного заплатить штраф за нарушение авторских прав, а на сайте большого партнёра этого проектного предприятия, группы компаний ADGEX.

Фотография с сайта ADGEX, на которой рядом с фигурой директора УП «Моноракурс» Игоря Дубатовки исчезла фигура Анатолия Юницкого. Размещение именно этой фотографии на сайте УП «Моноракурс» было квалифицировано Верховным Судом Республики Беларусь как нарушение авторского права.

С директором ADGEX Виктором Узловым автору этой статьи побеседовать не удалось. Зато удалось поговорить с Игорем Дубатовкой:



– У вас на сайте есть фотографии действующей модели струнной системы в городе Озёры…

– Да. Да, да, да. Это мы его проектировали.

– Он действует до сих пор?

– Нет. Его разобрали и снесли. Сровняли с землёй, да.

– Это вы сделали? Это было как-то задумано?

– Нет, это было кому-то другому надо.

– Когда это произошло, не скажете?

В глаза не смотрит, отводит взгляд в сторону.

– Не знаю, не знаю.

– В 2001 он был построен. Сколько он функционировал?

– Ну, наверное, до 2008 или 2010, я точно не помню.

На мой вопрос о степени проработанности технологии и близости её к воплощению в реальность Игорь Дубатовка ответил, что у компании есть заинтересованные партнёры в ряде стран, однако о сколь-либо точном сроке ввода систем UPRAIL в эксплуатацию говорить пока рано. Всё зависит от того, как конкретно проект будет реализован.

Существенным представляется следующее. На сайте партнёра «Моноракурса» – группы компаний ADGEX – прошедшая обработку в графическом редакторе фотография Игоря Дубатовки, можно уже прочитать: «Выполнив и отработав на опытном участке весь объём запланированных испытаний, и с предстоящей передислокацией бизнеса в Австралию, осенью 2009 разработчиками UPRAIL года было принято решение о демонтаже полигона в г. Озёры. Тем самым была отработана ещё одна технология – технология демонтажа преднапряжённой конструкции».

Как видно из разговора, Игорь Дубатовка ничего об этом «не знает» и «не помнит».

Принт-скрин страницы сайта группы компаний ADGEX, повествующей о разработке и испытаниях транспортных систем второго уровня: http://adgex.ru/EcoLogistics/Uprail/Transportnie_sistemi_vtorogo_urovnya.aspx

Из ресторанов в космос не летают, а из столовых – можно.

С Анатолием Юницким мы встретились в столовой города Марьина Горка, после посещения строящегося образца струнной транспортной системы – ЭкоТехноПарка. В ходе беседы, длившейся более часа, все составляющие этой запутанной детективной истории с поддельными фотографиями постепенно выстроились в общую цельную картину.

– Где были Игорь Дубатовка и Виктор Узлов в 1982 году?

Как вы познакомились с Игорем Дубатовкой? Какое участие принимал он в работе над созданием струнного транспорта? Какие функции он выполнял в ходе работы над проектированием и строительством полигона в Озёрах?

Юницкий немного подумал и начал свой рассказ.

– Начну историю с событий, произошедших раньше, – сказал он, – струнными технологиями я занялся не потому, что встретился с Дубатовкой. Этими технологиями занялся ещё студентом, когда он в детский сад ходил. Любой идее предшествует инкубационный период, причём он очень длительный. Тот же автомобиль был за 100 лет до Форда, вертолёт рисовал ещё Леонардо Да Винчи. Я вынашивал идею струнного транспорта по меньшей мере лет десять. Она отпочковалась от космической программы, в рамках которой сперва было придумано выходящее в космос кольцо, а затем эстакада, с которой это кольцо стартует. После этого я понял, что эстакада может быть очень тяжёлой, дорогой, материалоёмкой и начал совершенствовать её, упрощать, в результате чего решил сделать её преднапряжённой и неразрезной. Вслед за этим смог свести это к струнному рельсу – к лёгкой ажурной конструкции – и только тогда подумал: «Почему бы не поставить обычное транспортное средство на эту эстакаду»? Идея струнного транспорта, таким образом, была результатом работы по созданию Общепланетарного транспортного средства для выхода в космос.

Это произошло в 70-е годы, когда инженерная идея сформировалась в конкретное техническое решение и была подана первая заявка на изобретение. Эта заявка была подана мною в 1977 году – этот год и можно считать годом изобретения струнного транспорта.

– Заявка была подана именно на тот струнный транспорт, который создаётся сегодня в рамках проекта SkyWay?

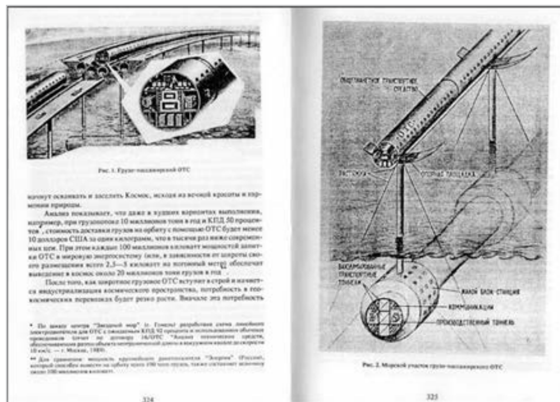
– Нет. Я подавал заявку на Общепланетарное транспортное средство (ОТС), но это тоже струнный транспорт. Почему? Представьте себе систему длиной 40 тысяч километров и всего пару метров в поперечнике. 40 миллионов метров разделите на 2. Соотношение размера к длине будет равно 1 к 20 миллионам. Аналогом будет являться паутинка длиной в километр. Такая паутинка не может работать на сжатие, так как в этом случае неминуемо потеряет устойчивость. Только растянутая конструкция может функционировать. Поэтому я и проектировал ОТС таким образом, чтобы оно находилось в растяжении во время всего цикла работы. Поднимаясь в космос, находясь в космосе, садясь на землю – оно должно быть всё время растянуто, как струна. Это и есть первая струнная система.

Передо мной страницы монографии А. Юницкого с изображением фрагментов Общепланетарного транспортного средства (ОТС) – коль-

ца, построенного вокруг Земли по экватору, способного, расширяясь, подниматься на околоземную орбиту за счёт центробежной силы.

– И что стало с вашей заявкой на столь масштабное изобретение?

– Заявку мне вернули, отказали, указав на то, что она была неправильно оформлена, и намекнув на то, что такие крупные идеи вообще не защищаются. Затем я подавал заявки снова и снова, постоянно совершенствуя идею на протяжении пяти лет, пока, наконец, не понял, что мне не удастся получить авторское свидетельство, как бы я ни старался. Мне дали понять, что моей идее можно найти тысячи причин для отказа. Количество доводов, которые находили для того,





ПРАЕКТ ЮНІЦКАГА

НАУКА И ТЕХНИКА

«МОСКОВСКИЕ НОВОСТ

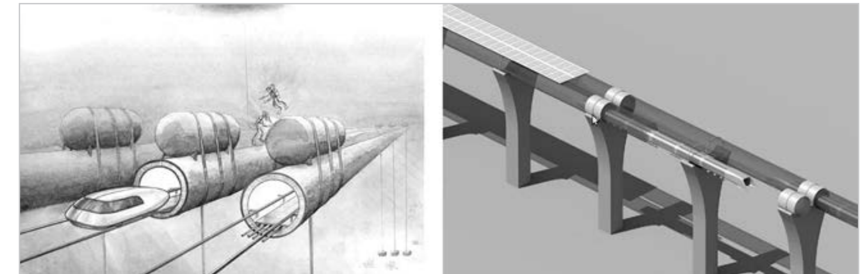
В КОСМОС – НА КОЛЬЦЕ?

«СВЕРНУТЫЙ» МАЯТНИК

НЕВЕСОМОЕ КОЛЬЦО

ВОЗМОЖНО ЛИ?

чтобы отказать мне в авторском свидетельстве, превышало 500. Я отвечал на каждый так, что моя переписка с Госкомизобретений могла бы стать основой для толстенной книги. Но эту книгу я, возможно, напишу позже. Тогда же, поняв, что авторское свидетельство мне получить не удастся, и, стремясь защитить право первенства на своё изобретение, я написал и издал монографию «Струнные транспортные системы: на Земле и в космосе».



Фотографии одних из первых публикаций об изобретении инженера А. Юницкого (1983 год)

Ей предшествовали десятки, если не сотни менее крупных работ в научно-популярных изданиях: «Изобретатель и рационализатор», «Техника молодёжи» и т. д. Таким образом, мои первые публикации по струнному транспорту относятся к 1982 году. Интересно, что в это время делал Дубатовка или Узлов? Впрочем, не интересно.

– Кто вставляет палки в небесные колёса? Как с этим бороться?

– Что конкретно содержали в себе эти публикации? На каком уровне в них была проработана идея струнного транспорта?

– Я могу сказать, что уже тогда уровень проработки был на порядок выше, чем то, что Илон Маск не так давно предложил в виде идеи транспорта в вакуумной трубе: Hyperloop. Если взять публикацию в журнале «Изобретатель и рационализатор», то там можно увидеть даже не одну, а шесть вакуумных труб. Всё это сопровождено необходимыми расчётами.

Естественно, это вызвало противодействие со стороны советской системы, в том числе судебные иски, – система не воспринимала выскочек и инакомыслие, в том числе в инженерной сфере.

Был даже эпизод с авторским свидетельством, специально выданном человеку со справкой о шизофрении. Ну а так как у него есть справка, что он шизофреник, то он может с тобой судиться, а ты с ним – нет. После выхода моих статей этот человек подал шесть исков на меня в суд. Как бы то ни было, эти суды я выиграл.

Иски были надуманные: я обвинялся то в телепатии, то в том, что я – немецкий шпион, так как свидетель подтвердил, что я на Олимпиаде в Москве в 80-м году передал секрет перочинного ножика с двумя шарнирами какому-то немцу. А ещё было несколько судов, в которых мне и редакциям всесоюзных журналов пришлось доказывать, что Анатолий Юницкий – реальный изобретатель из города Гомеля, написавший все эти статьи, а не вымышленный псевдоним некоего «настоящего автора» Владимира Тарана из Москвы. Мне стало понятно, что из меня пытаются сделать шизофреника – это был один из способов борьбы с инакомыслием. Всё это длилось года три и навело меня на мысль о том, что нужно иметь фициальную поддержку, получить статус.



Кадр из фильма «В небо на колесе»: Анатолий Юницкий на конференции по проблемам неракетного освоения космоса. Гомель, апрель 1988 год

Тогда я начал сотрудничать с Федерацией космонавтики СССР, участвовал в ежегодных Циолковских чтениях в Калуге и других мероприятиях. Кроме того, я ушёл из дорожно-строительного треста и перешёл на работу в Институт механики металлополимерных систем академии наук БССР, где сначала работал инженером, а затем возглавил патентно-лицензионный отдел, благодаря чему наш институт вышел в лидеры по изобретательству во всём СССР. За сравнительно короткий промежуток времени я смог стать профессионалом в области патентоведения и изобретательства.

Фактически всё это было следствием моей травли государством и возникшего на этом фоне чёткого понимания: «Чтобы бороться с системой, нужно быть профессионалом». Это позволило мне в 1986 году стать членом Федерации космонавтики СССР и организовать Первую всесоюзную конференцию по проблемам неракетного освоения космоса на своей родине, в Гомеле. Она была не только первая, но и единственная, и я был её организатором: нашёл деньги, чтобы пригласить 500 человек из нескольких стран – докторов наук, академиков, космонавтов. Всё это организовал я, простой инженер. Это был апрель 1988 года. По заказу Госкино СССР «Беларусьфильм» даже снял обо мне 30-минутный научно-популярный фильм «В небо на колесе». Он в течение года

демонстрировался в кинотеатрах СССР перед началом художественных фильмов. Где в это время был Дубатовка?

– Через тернии к «звёздному миру»? Расскажите о конференции...

– Конференция была большим достижением для обычного советского инженера. Вместе с тем, она ознаменовала и своеобразный тупик. Я был руководителем патентного отдела. Институт, в котором я работал, занимал первые места по изобретательству в СССР. У меня была хорошая по тем временам зарплата и обеспеченное будущее, но всё это не могло способствовать дальнейшему продвижению идеи неракетного освоения космоса. Исторический момент был удачным для того, чтобы уйти из академической науки. Тогда разрешили создавать Центры научно-технического творчества молодёжи (НТТМ), откуда в последующем вышли многие видные деятели науки и предприниматели. Один из таких центров под названием «Звёздный мир» и был создан мною при поддержке Советского Фонда Мира и Федерации космонавтики СССР. Это был второй такой центр в Белорусской ССР, для создания которого нужно было получить разрешение Совета министров и ЦК партии Республики. Более того, Советский Фонд мира выделил мне грант в размере более 200 тыс. долларов (около 150 тыс. советских рублей) на исследования неракетного освоения космоса. В рамках Центра мною было организовано и практически реализовано большое количество разработок инновационного характера. Я думаю, что мы работали на уровне нынешнего Сколково, не меньше.

За полтора года Центром было реализовано порядка 100 инноваций, в том числе за 7 месяцев был создан – спроектирован, изготовлен и испытан – принципиально новый кормоуборочный комбайн с производительностью вдвое больше обычного и стоимостью производства в 20 раз меньше, чем обычный, а также струнных теплиц, сверхпроводящих систем передачи энергии и т. д. На счёте Центра собралась сумма, эквивалентная примерно 5 млн долларов. Это при том, что никто нас не финансировал и не поддерживал на государственном уровне, что и стало главной причиной прекращения разработок.



Кадр из фильма «Звёзд земное притяжение» (1989): Анатолий Юницкий за работой в Центре «Звёздный мир»

– «Переехало комбайном?» Как советское государство реагировало на ваши инновации?

– После испытаний и демонстрации упомянутого комбайна меня пригласили в обком партии, хотя я был беспартийным, и спросили:

«Ты кто такой? Ты хочешь оставить 30 тысяч человек на Гомсельмаше без работы? Ты понимаешь, что мы тебя сейчас посадим? Ты комбайн ещё какой-то пытаешься сделать? Рационализатор хренов».

Разумеется, что такая реакция была вызвана не только научными разработками, которые велись под моим руководством. В 1989 году были очередные выборы в Верховный Совет СССР (тогдашний парламент), и я по наивности и глупости тоже стал баллотироваться и по опросам побеждал первого секретаря обкома партии. Они стали бороться со мной, я стал бороться с ними.

Так, например, типография отказалась печатать мою предвыборную программу, хотя на то не было никаких законных оснований. Тогда я расклеивал машинописные программы на улицах, а за мной шла бригада и срывала их. Очевидно, силы были не равны.

Дальнейшая борьба была бессмысленна и бесполезна. Я понял, что меня просто посадят, чтобы не мешал.

Я взял портфель, всё оставил и ушёл, став безработным.

Как ящерица, отбросил хвост просто для того, чтобы защитить себя и свою семью. Подобное в дальнейшем со мной было семь раз.

– Лихие девяностые... Бизнес, бандиты, струнный транспорт, рэкет и ракеты...

– Два-три года было очень тяжело. Тогда я создал фермерское хозяйство в Мозырском районе Гомельской области, на родине отца, работал на земле. После распада Советского Союза я также стал создавать коммерческие компании, чтобы как-то заработать и попытаться самостоятельно финансировать развитие программы неракетного освоения космоса. Я никогда не прекращал заниматься струнным транспортом, уделяя этому всё свободное время.

– В какой же момент вы посчитали возможным уделять этому всё время?

– Тогда, когда достиг определённого уровня в развитии бизнеса, который у меня тут же стали отнимать. Было сложное время, когда предпринимателю нужно было либо как-то договариваться с бандитами, либо самому брать в руки автомат. Я не хотел этим заниматься: если бы занялся, то, скорее всего, меня бы давно уже похоронили. Я не такой человек, я не мог быть таким беспринципным, наглым, циничным. Я бы проиграл.

В это время меня нашёл мой первый партнёр Александр Капитонов, которому было всего 28 лет, но который к тому моменту уже был долларовым миллионером, заработав деньги на нефти вокруг Мозырского НПЗ. Он как-то узнал о моих идеях и предложил вместе строить будущее, при том что он станет моим стратегическим партнёром

и инвестором. Мы заключили лицензионный договор, создали совместные компании в Германии и Беларуси. Мне была положена зарплата – тысяча долларов в месяц.

Пользуясь случаем, я свернул собственный бизнес и целиком ушёл в разработки струнного транспорта. Но тут мой партнёр просто испарился. «Партнёрство» длилось 4 года, с 1993 по 1996 годы, и за это время я не получил ни рубля из обещанной зарплаты. Все работы в рамках созданного совместного конструкторского бюро приходилось финансировать за счёт собственных средств, оставшихся после ликвидации моего бизнеса.

– Я так понимаю, что вы в рамках этого партнёрства занимались уже конкретно разработками струнного транспорта для наземного, а не космического использования? Именно эта идея привлекла вашего партнёра? Как он узнал о ней? Была публикация?

– Да, первая публикация по наземному струнному транспорту, четвёртое поколение которого получило название SkyWay, была сделана в 1993 году. Именно после неё ко мне обратился Капитонов. Но он был знаком ещё с моим отцом, который одалживал ему денег на развитие бизнеса: бетонные блоки для строительства. Кстати говоря, он обманул и моего отца. Я об этом позже узнал. Взял тридцать тысяч рублей тогда, когда автомобиль Жигули стоил пять, создал бизнес, а потом вернул эти тридцать тысяч моему отцу, но уже тогда, когда за эти деньги можно было купить всего лишь килограмм колбасы.

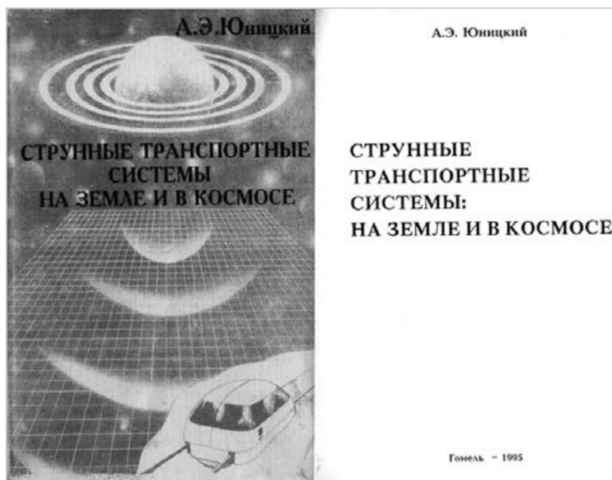
И вот он, когда обратился ко мне, говорил о том, что знает моего отца, что я, наверное, такой же умный, честный и продвинутый, как и отец, и что он, Капитонов, знает о моей программе и хочет вместе строить светлое будущее. Как бы то ни было, результатом того, что я посвятил большую часть своего времени работе над струнным транспортом, стала моя научная монография «Струнные транспортные системы: на Земле и в космосе», опубликованная в 1995 году. Хотя, конечно, работа над её созданием велась на протяжении гораздо большего времени – примерно 15 лет.

Когда Капитонов увидел монографию, первым его вопросом было: «А где я? Почему меня нету в числе авторов»? Затем он позвал своих бандитов и распорядился забрать весь тираж и сжечь его. А потом он говорит: «Слушай, мы тебя сейчас утопим в ближайшем пруду и даже кругов не будет. Переписывай всё на меня». Угроза была вполне серьёзна, так что на следующий день я просто не вышел на работу и уехал в Москву.

Вот тогда Жаркевич сменил свой минский домашний номер телефона – так сильно он испугался, хотя наезд был не на него, а на его шефа.

– То есть вы уже были знакомы с Жаркевичем?

– Да, он работал у меня с 1994 года. Я взял его на работу в качестве дизайнера, когда создавал своё второе конструкторское бюро в Минске (первое было в Гомеле), где занимал должность генерального конструктора. Капитонов был президентом компании, так как по лицензионному соглашению обязался инвестировать в неё, платить мне и конструкторам зарплату. В реальности он ничего не платил. Как было с тем же Ганновером, куда мы ездили на выставку. Я добирался туда за свой счёт. Он прилетел на вертолёте, а потом говорил мне, что это и была инвестиция – 10 тысяч долларов, потраченных на перелёт.



Обложка книги «Струнные транспортные системы: на Земле и в космосе», основной тираж которой был уничтожен по распоряжению Капитонова – первого партнёра А. Юницкого

Как он видел работу КБ: зарплата конструктору 50 долларов в месяц, диван в углу офиса, чтобы работали круглосуточно, бесплатный чай и проезд в городском транспорте. А если кто-то не так будет работать, тогда: «По печени его, по печени, чтобы знал, падла!»

Ну а когда я не включил его в авторы своей научной монографии, то он и вовсе хотел убить меня, искал повсюду после моего исчезновения. Я сам позвонил ему где-то через месяц, когда написал завещание о передаче всех прав на струнные технологии Республике Беларусь и направил его в Совет Безопасности Беларуси. Убивать меня после этого теряло всякий смысл. Капитонов к тому моменту вынужден был жить в Киеве, приняв украинское гражданство, так как после всех угроз с его стороны я пошёл в КГБ Беларуси и написал заявление, в котором изложил всю эту историю.

Капитонов давно интересовал их, так что моё заявление было своего рода «последней каплей», поводом его посадить. Зная всё это, он и сбежал на Украину. Бизнес у нас не состоялся, на его предложение продолжить партнёрство я ответил отказом.

– Полигон в Озёрах. При чём здесь Игорь Дубатовка? Всё это происходило задолго до встречи с ним?

– Да. Потом, в 1998 году, уже живя в Москве, я вышел на первый грант ООН. Создал ряд компаний и продолжил заниматься струнным транспортом, в результате чего к 2000 году смог выйти на новый этап. Тут мне очень помог Сергей Сибиряков – молодой креативный чиновник, начальник департамента, а затем и заместитель министра одного из российских министерств. Он познакомил меня с Дмитрием Терёхиным, который сказал, что профинансирует испытательный полигон. Мы заключили с ним лицензионный договор на 5 миллионов долларов, но были перебои с финансированием – реальный объём инвестиций был на уровне 10%.

Однако благодаря участию губернатора Александра Лебедя, с которым опять же меня познакомил Сибиряков, мы достроили полигон в городе Озёры. Строительством полигона занималась компания «НПК Юницкого», которую создал я один, а потом взял в неё Терёхина в качестве партнёра, а тот отнял у меня эту компанию, подделав мои подписи. Именно тогда, когда я стал набирать конструкторское бюро и делать весь комплекс (эстакаду, которая к тому моменту уже была проработана, подвижной состав, инфраструктуру и автоматизированную систему управления), тогда и взял на работу Игоря Дубатовку.

Его посоветовали мне как хорошего расчётчика, инженера.

– К тому моменту компания «Моноракурс» уже существовала?

– Да. Он её раньше создал. Именно по этой причине я взял его на работу по совместительству: неделю в Минске, неделю в Москве. Стали работать. Я платил ему деньги. Начали проектировать полигон в Озёрах. Кстати, это место нашёл я и оформил долгосрочную аренду земли на свою компанию – на «НПК Юницкого», которая к тому времени при поддержке Министерства транспорта России стала научной организацией. Я же обеспечил финансирование, сначала взяв лично на себя займ у Терёхина на 1,5 миллиона долларов под залог своей интеллектуальной собственности. А затем моим партнёром стал генерал Лебедь, который выделил на строительство 300 тысяч долларов из своего губернаторского фонда.

– Другие сотрудники «Моноракурс» как-то были задействованы в проектировании полигона в Озёрах?

– Да. В ходе сотрудничества я предложил привлечь небольшую часть, несколько человек, его сотрудников к проектированию грузовой эстакады. Мы создали временный трудовой коллектив (ВТК), в рамках которого они принимали участие в проектировании и строительстве

полигона. Кстати, к тому времени у меня работало уже больше 100 исследователей, проектировщиков, конструкторов. Например, только с московского завода ЗИЛ я взял на работу около 40 конструкторов на разработку подвижного состава – грузового, городского, междугородного высокоскоростного.

Оттуда же пришёл главным конструктором (я был генеральным) и Степанов, который был на ЗИЛе главным конструктором правительственных автомобилей. Более 10 человек с большим опытом работы в ракетно-космической отрасли были приняты мною на работу с НПК «Энергия». Они начали разрабатывать автоматизированную систему безопасности, управления, энергообеспечения и связи. Ведь струнный транспорт не сводится только к струнному рельсу и опорам, в работе над которыми и привлекался Дубатовка.

При этом в полигон в Озёрах были заложены только мои технические решения, на семь из которых мною были получены патенты на изобретения, в том числе евразийские.

Я не знаю ни одного патентоспособного инженерного решения, которое предложил бы Дубатовка в тот период времени, когда он работал у меня и когда мы дружили, вплоть до 2011 года.

– Значит ли это, что они одновременно являлись сотрудниками вашей компании и компании «Монаракурс»?

– Наверное, меня это не интересовало. Мне не важно, где они работали. Я им платил деньги, так что они работали у меня. А то, что они что-то делали помимо этого – это их проблемы. Они работали у меня, работали по моему заданию и реализовывали не свои идеи, а мои. И строилось всё это на земле, которую я нашёл и оплатил. Никакого прямого отношения минский «Монаракурс» к подмосковным Озёрам не имел и не имеет. При этом в Озёрах мною как единственным учредителем было создано ещё пять компаний, помимо «НПК Юницкого»: научная, производственная, проектная, по подвижному составу, по испытаниям. В общей сложности тогда у меня работало около 150 человек, примерно как сегодня в ЗАО «Струнные технологии».

Дубатовка, отвечавший за проектную часть эстакады, был всего лишь одним из наёмных работников. По результатам работы в Озёрах мною было получено семь патентов на изобретения, в которых в авторах и патентообладателях нет ни Дубатовки, ни кого-либо ещё из тех 150 человек, работавших на меня.

– Он был просто «одним из» или ключевым работником?

– Он был просто одним из работников. Никакой он не партнёр. Такой же, как и все остальные, которым я платил зарплату. Партнёром был Дмитрий Терёхин, у которого потом, когда всё построили, возникли финансовые проблемы. Фактически Терёхин перестал финансировать строительство ещё за полгода до этого. Так что если бы не Лебедь, которого помог найти Сибиряков, то мы бы не достроили полигон. Но и когда достроили, то деньги закончились, и я три месяца не мог платить зарплату сотрудникам. Было очень тяжело. В этой ситуации многие ушли, и Дубатовка был в их числе.

– Юницкий оказался в Австралии. А чем заменил струнный транспорт Капитонов?

– В это время, в 2002 году, мне позвонил Капитонов. Сказал, что слышал о полигоне в Озёрах и хочет сотрудничать, но я, помня опыт такого сотрудничества, естественно, отказался. Однако он проявил редкую настойчивость, а я остро нуждался в инвестициях. В итоге я вынужден был согласиться, переехал в Киев, где продолжил работать над струнным транспортом уже в новой компании, созданной совместно с Капитоновым. Я стал набирать КБ, пригласил туда некоторых членов бывшей команды и, в частности, Владимира Жаркевича.

Но примерно через год, когда была набрана команда конструкторского бюро и было получено разрешение на использование земли под полигон в Гостомеле, под Киевом, то Капитанов в частной беседе в очень грубой форме популярно объяснил мне, что я ему больше не нужен – он и так всё знает и без меня построит струнные дороги.

Однако после моего ухода, он так ничего и не построил, кроме никому не нужного монорельса под брендом «Капвэй» (путь Капитонова), на который Капитонов потратил все свои деньги.

После этого он стал банкротом, а в скором времени умер от инсульта (как оказалось впоследствии – он не умер, а сел в тюрьму на длительный срок). Я вернулся с семьёй обратно в Москву, снова создал КБ, уже пятое по счёту. Затем зарегистрировал ООО «Струнный транспорт Юницкого». Было очень тяжело. Под КБ выделил свою квартиру, жили все вместе. Моей дочери тогда был год (когда мы уехали в Киев к Капитонову, ей было всего 3 месяца).

Жаркевич около года жил у меня в квартире, пока её не ограбили и не вынесли из неё всё самое ценное (сейчас не уверен, что к этому мог быть причастен и Жаркевич). Не бросил его в Киеве, когда расстался с Капитоновым. Выручила всех моя жена – она стала инвестором, продав свои три небольшие гостиницы в Крыму, на современные деньги стоимостью около миллиона долларов. Это позволило нам проработать около 5 лет, пока не пошло финансирование струнного транспорта из Хабаровска, Ставрополя и Ханты-Мансийска.



Транспортная система «Капвэй», разработанная в 2003–2004 гг. киевским конструкторским бюро Капитонова с привлечением минского «Белкоммунмаша», после того, как тот решил, что и сам, без Юницкого, может создать струнный транспорт

– Откуда взялся ADGEX и в чём, по мнению Юницкого, корень зла?

– Вернувшись в Москву, я знать не знал ничего о Дубатовке до тех пор, пока семь лет спустя не начал продвигать проект в Австралии. Вот тогда я вспомнил о нём как о толковом инженере и снова пригласил на работу.

Он стал главой минского представительства, так как Виктор Узлов убедил меня в том, что якобы, по австралийским законам, я не мог совмещать должности директора беларуской и австралийской компаний, так как стал бы «серым кардиналом».

И я формально был принят в представительство на должность генерального конструктора, оставаясь генеральным директором головного предприятия в Сиднее.

Это позволяло осуществлять руководство инженерными работами в Минске, где я начал формировать очередное, уже шестое по счёту, конструкторское бюро. Здесь-то и началась история с подделкой фотографий. В Австралии на должность директоров по закону нужно было назначить как минимум двух граждан страны.

Посоветовавшись с Виктором Узловым, который приехал весной 2010 года в Австралию и жил там за мой счёт, так как был в тот момент безработным (вообще-то весь наш бизнес в Австралии создавался за мой счёт – я взял очередной инвестиционный займ), я взял на директорскую должность Владимира Ромашко.

На тот момент он являлся дизайнером кухонь, был гражданином России, получившим к тому времени австралийское гражданство. Взял и Майкла МакБрайда (австралийского безработного, друга Ромашко) – никого другого в Австралии мы просто не знали. Затем Узлов втёрся ко мне в доверие, это, надо признать, он умеет, и я сделал его генеральным директором.

от **Виктор Узлов** [redacted]@mail.ru
кому anatoly[redacted].com.au>,
[redacted]@mail.ru>,
Анатолий Ромашевский [redacted].com.au>,
Дубатовка Игорь Петрович [redacted].by>,
vladimir[redacted].com.au>,
Michael STS [redacted].com.au>,
danchshv [redacted]tut.by>

дата 17 июня 2011 г. 11:59
тема Обращение партнёров к Анатолию Юницкому.
отправлено mail.ru
через
подписан mail.ru

Анатолий.

Я обращаюсь к тебе от имени всех партнеров, чьи адреса стоят в копии рассылки этого письма.

Мы, чисто по-человечески, решили обратиться к тебе с последним предложением и дать тебе шанс использовать его. Поэтому у тебя есть два выбора.

1 Решение:

- ты признаёшь легитимность договоров EXCLUSIVE INTELLECTUAL PROPERTY LICENCE AGREEMENT и MASTER SERVICES AGREEMENT;

- ты ликвидируешь все следы в интернете и где это ещё есть, чтобы уничтожить фильм с Калашниковым и любые другие упоминания о твоей работе с другими инвесторами;

- ты сохранишь за собой должность Генерального конструктора и будешь заниматься только техническими вопросами;

- ты должен будешь перераспределить свой пакет акций во всех компаниях (и в STU Pty Ltd и во всех публичных компаниях) между ключевыми фигурами бизнеса, тех, кого ты не учёл и обидел при распределении долей. Твоя доля должна быть равной по отношению к другим партнёрам;

- интеллектуальная собственность должна будет перейти публичным компаниям, так как наша цель инвестиционная привлекательность для международных инвесторов.

2 Решение:

- мы начинаем все юридические процедуры в отношении тебя, прежде всего, на территории Австралии, и параллельно на территории России, а также в любых других стран, где бы ты не попытался организовать бизнес;

- твоё дальнейшее участие в бизнесе будет оспорено с точки зрения корпоративного акта и международного законодательства, и мы примем все законные меры, чтобы вывести тебя как акционера из бизнеса.

- STS Limited напрямую будет работать с Игорем Дубатовкой и компанией «Моноракурс», а также к конструкторам и другим работникам Представительства в Минске, с которыми мы заключили предварительные договорённости.

За тобой выбор, какое решение принять. У тебя есть время до 9-00 утра московского времени понедельника 20 июня.

Если ты выбираешь первое решение, то мы просим тебя связаться с нами до истечения указанного времени. Если ты не выходишь на связь, мы все понимаем, что ты выбрал 2 решение.

Коллектив, пока ещё твоих партнёров.

Доверил ему печать, австралийские банковские счета и многое другое. И в результате он, вступив в сговор с Дубатовкой, Ромашко,

МакБрайтом и примкнувшим к ним австралийским бизнесменом Ромашевским *(отцом Ромашко, которого я взял на должность номинального директора)*, отнял у меня всё. Мошенническими методами, не гнушаясь ничем – с подделкой моих подписей, доверенностей, печатей.



Слева направо: Анатолий Юницкий, Максим Калашников, Виктор Узлов беседуют про СТЮ. Эпизод телепередачи от 10 июня 2011 г. телеканал «Нейромир-ТВ». Именно эту телепередачу требует удалить из интернета В. Узлов в своём письме-ультиматуме.

– И...

– Я стал получать от Узлова угрозы. Типа если, не дай Бог, я снова займусь струнными технологиями, они найдут меня в любой стране мира и убьют.

Затем они разругались друг с другом – Ромашко публично обвинил Узлова в том, что тот украл у компании крупную сумму денег.

Так что в Австралии сейчас, кроме нас, есть ещё две команды. И обе они претендуют на то, что якобы это они, и только они, разработали струнные технологии и построили полигон в Озёрах.

Одна группа, возглавляемая Узловым (туда же входит и Дубатовка), и вторая, возглавляемая бывшим дизайнером кухонь Ромашко.

Последний оказался даже хитрее Узлова, так как ему досталось созданное мною в Минске шестое по счёту конструкторское бюро со всеми украденными у меня 35-ю конструкторами, компьютерами, столами, стульями и так далее, и даже с тем же арендованным мною офисом.

Он действует поумнее, чем Узлов, собирает под струнные технологии деньги тихонько, без особого шума.

Кстати, они не единственные, кто «изобрёл» струнные технологии и «построил» полигон в Озёрах. В разные годы эту версию активно продвигали на своих сайтах Капитонов и ещё один мой бывший партнёр.

– Я должен был догадаться о том, что Узлов способен пойти на такое ещё тогда, когда как-то за разговором он проговорился: «Нужно передавать частный бизнес не по наследству, а продвинутым менеджерам». Он считал себя именно таким. Уже потом я понял, что он имел в виду, когда он провёл рейдерский захват австралийских фирм. Затем обанкротил их, украв всё, даже мои личные вещи в сиднейском офисе, и создал компанию ADGEX, по сути обокрав сотни наших инвесторов, в том числе и меня, главного инвестора и основателя группы компаний по реализации струнных технологий Юницкого.

Именно Юницкого, так как тот же Дубатовка работал в Минске в представительстве «STU», которое расшифровывается как «String Transport Unitsky». Получая от меня зарплату в 2000 долларов, хотя я видел его в офисе только в день выплаты этой зарплаты. Вот так он и «работал» – просто числился в представительстве. Теперь они на каждом углу кричат о том, что это они с Дубатовкой строили полигон в Озёрах и там же, видимо, телепортировавшись на 12 лет назад, разработали инновационную транспортную систему UPRAIL, которая просто несостоятельна с инженерной точки зрения.

Эта их «дорога» просто рассыплется, потому что ни Узлов, ни Дубатовка ничего в этом не понимают. Узлов – менеджер, Дубатовка проектирует офисные здания, высотные дома, торговые центры. Хорошо проектирует, но при этом ничего не знает о том, что такое транспортная эстакада, что такое подвижной состав, автоматизированная система управления и так далее.

Они ничего не строят и не могут строить, а строю я. А они делают «замануху» и обманывают инвесторов, потому что Узлов, когда делал рейдерский захват и приезжал в Минск, чтобы купить моих конструкторов, как-то проговорился: «Юницкий неправильно работает, он делает какие-то чертежи, а нужно делать замануху».

Хотелось бы отметить и следующее. Это я, за счёт собственных средств, содержал полигон в Озёрах в период 2001–2009 гг. Кому только его не демонстрировал – и экспертам ООН, и российским олигархам, которые затем, в разные годы, становились моими стратегическими партнёрами (Александр Лебедь и Сергей Полонский).

А Председатель Госстроя России генерал Николай Кошман даже катался на нашем ЗИЛе с логотипами СТЮ в 2003 году, фотографии подтверждают это. И никто ни разу не видел там того же Дубатовку.

Полигон демонтировали не Узлов с Дубатовкой, как они утверждают, а неустановленные лица – через неделю после Госсовета по инновациям на транспорте, который проходил в конце 2009 года в Ульяновске. Струнный транспорт Юницкого тогда презентовал сам губернатор Сергей Морозов. Он просил Президента Дмитрия Медведева и членов Госсовета отнести СТЮ к критическим технологиям, в которых так нуждается Россия.

Его услышали, но поняли наоборот – приехала военизированная бригада в составе порядка 100 человек с самой совершенной техникой, и наш полигон в течение суток исчез с лица земли. Сомневаюсь, что эту спецоперацию организовал бывший лётчик и мелкий бизнесмен Узлов, который, кстати, и помог Морозову презентовать СТЮ на Госсовете, так как сам из Ульяновска (и до сих пор там прописан, хотя и живёт в Австралии) и лично знаком с губернатором.

Тогда я его ещё не познакомил с Дубатовкой.

– Немного отойдём от темы. И зачем Юницкому нужны суды? Выходит, что и до Узлова было много людей, обманувших ваше доверие. На вашем месте большинство людей превратилось бы в циников и не только Узлову, но вообще никому бы не стали верить. Вы поверили. Как вы это объясните?

– Меня так воспитали. К тому же это даёт мне опыт. Это как если ты вышел на улицу, а там идёт дождь – можно промокнуть, а можно на основе опыта изобрести зонт. И я благодарен судьбе за то, что у меня был такой опыт. Теперь у меня нет партнёров, есть другие – работники, сотрудники, менеджеры и так далее, и я больше не отдам никому и никогда ключи от струнных технологий.

И у меня нет ни на кого зла. И я говорю всё это не потому, что я зол на кого-то, но потому, что за мной сегодня стоят сотни тысяч инвесторов.

Узлов, Дубатовка и им подобные не только у меня отнимают, но и у них. А эти люди мне поверили, и я должен защищать их интересы. И я бы не имел никаких претензий к тем, кто подделывает фотографии и так далее, но они мешают нашему бизнесу. Поэтому это так нельзя оставлять.

– После всего пережитого можете ли вы сказать, что вы разбираетесь в людях? Можете ли вы предсказать: способен человек на предательство или нет?

– На предательство способен каждый.

– И даже вы?

– И даже я. Смотря как понимать предательство и как расценивать поведение человека. С моей точки зрения, я не предавал. Но Узлов,

Дубатовка, Капитонов и другие считают именно меня предателем. Потому, что я предал их тайные желания и намерения стать хозяевами технологии и бизнеса, которые я создаю вот уже 40 лет. Капитонов хотел, чтобы я сделал его автором научной монографии, а я этого не сделал – значит, я его «предал».

Узлов хотел, чтобы бизнес передавался не по наследству, а талантливому менеджеру. Я с ним не согласился, а, значит «предал» и его.

Так что такое предательство? Это субъективность. И предают как-раз соратники. Кто Христа предал? Самые близкие люди.

– А вы считаете, что вас предавали? Или здесь тоже всё относительно?

– Всё относительно. И – омерзительно. И мораль относительна: то, что вчера было грехом, сегодня – добро. И наоборот.

– Стало быть, все эти судебные разбирательства и, в частности, дело против компании Игоря Дубатовки «Монoракурс» – это не сведение личных счётов?

– Нет. Это вызвано необходимостью защищать и отстаивать интересы инвесторов, которые поверили мне и которых очень много на сегодняшний день. Я защищаю интеллектуальную собственность, которая принадлежит нам и лежит в основе нашего бизнеса. Если я не отстою те же Озёры, то это будет значить, что нет интеллектуальной собственности и нет бизнеса. И деньги нужно в таком случае инвестировать в Дубатовку и Узлова.

– Странный случай: правдивая иллюстрация ко всему вышеизложенному.

– В этот момент я заметил, что стоящий в очереди за спиной Анатолия Юницкого человек как-то странно смотрит на нас. Это был мужчина лет сорока, на нём было одето что-то довольно сильно потрёпанное и давно не видавшее стирки. Глаза тускло поблескивали тем особенным блеском, какой возникает в результате злоупотребления спиртным. В довершение образа под правым глазом красовался фингал трёхдневной степени спелости. Четверть минуты спустя он подошёл к Юницкому и, указав на пол, проговорил фразу, которая несколько театрально вписалась в контекст нашего разговора.

– Мужчина, – произнёс он, – у вас из кармана кошелёк выпал.

Юницкий наклонился и поднял кошелёк, который даже в закрытом состоянии производил внушительный упитанный вид.

– Спасибо, – промолвил Юницкий, – ты же мог украсть, но не украл.

Он положил кошелёк в карман. Затем, после недолгого размышления, снова достал его, подозвал проходившего мимо с приобретённой

бутылкой дешёвого вина благодетеля и, ещё раз поблагодарив, протянул ему самую крупную купюру из того самого кошелька.

После этого Анатолий Юницкий вновь обратился ко мне:

– Так вот, и Узлов мог украсть, а мог и не украсть. Этот человек честный, а тот нет. А по виду ты можешь узнать? Этот человек своим поступком показал. И так со всеми. Я – инженер, и если я знаю математическую формулу, то могу рассчитать балку, стержень, мост и так далее. Но если взять человеческие отношения, то там нет математики – их нельзя рассчитать. Судить можно только по делам, поступкам и намерениям. Взять того же Жаркевича. Думаете, я взял и просто так уволил главного дизайнера, который работал со мной более десяти лет? С ним была связана одна очень неприятная история, которая сильно затормозила нашу работу по адресным проектам в Ханты-Мансийском округе.

В 2007 году я триумфально выступил на одном из инвестиционных форумов в Ханты-Мансийске. Приехал туда с двумя действующими моделями СТЮ – 50-метровой трассой с подвесным юнибусом, установленной на улице, и шестиметровой трассой, установленной в зале, с навесными высокоскоростными юнибусами.

Взял туда с собой и главного дизайнера, который и демонстрировал эти модели. Губернатор пригласил меня на деловой вечер, я взял с собой Жаркевича. Тот так напился, что стал выкрикивать оскорбления в адрес руководства округа, а затем облил красным вином советника губернатора и одного из руководителей местного банка. Это был его поступок, а не мой.

Когда я понял, что сейчас произойдёт рейдерский захват группы австралийских компаний, а это был июнь 2011 года, я поехал в офис «Монаракурса» к Дубатовке, чтобы выяснить его позицию. Сначала он предложил мне «подоить» Узлова и наших акционеров и инвесторов (так и сказал: подоить), а затем поставил условие: «Кто заплатит мне 150 тысяч долларов, с тем и буду. Заплатит Узлов – буду с ним, заплатишь ты – буду с тобой».

Вместо заключения...

Автор этой статьи, наученный наглядным примером, не берётся никого судить и предоставляет это право читателям. Поступки всех действующих лиц дают достаточные основания для составления собственного суждения.

Детали истории с Узловым и Дубатовкой можно найти по ссылке http://vuzlovu.net/. Там же собрано большое количество фактического материала, проясняющего различные обстоятельства австралийской истории. В дополнение к этому – копия решения Верховного Суда

Республики Беларусь. Хотелось бы только отметить, что ни одна настоящая история не обходится без драматизма.

То, что на протяжении всего времени развития идеи струнного транспорта вокруг него было сломано такое количество копий, что и не сосчитать, то говорит о масштабности и значительности этой идеи, претендующей на то, чтобы войти в мировую историю.

Но рядом с теми, кто творит историю, всегда есть те, кто её хочет переписать на свой лад. То есть стать плагиатором, присвоить себе чужие труды или изобретения.

.... * * * ....

Ну и...

Бывший сотрудник Анатолия Юницкого Виктор Узлов продолжает вести активную деятельность, цель которой – нанесение ущерба репутации SkyWay, присвоение себе заслуги строительства первого тестового участка струнного транспорта в городе Озёры, а также подрыв доверия к автору струнного транспорта А. Э. Юницкому.

На минувшей неделе в сети появилось интервью с Виктором Узловым (ссылку на него мы не приводим намеренно, чтобы не способствовать распространению клеветы), в котором он подробно рассказал о своём видении событий, связанных со строительством полигона в Озёрах и первой попыткой коммерческой реализации идеи струнного транспорта в Австралии.

Основная мысль, которую Узлов пытается донести до слушателя, состоит в том, что Юницкий не имел отношения к строительству полигона в Озёрах, являлся наёмным сотрудником в созданной Узловым компании, а после прекращения сотрудничества занят лишь тем, что пытается очернить его доброе имя.

Упомянутые Виктором Узловым «факты», доказательства и ссылки не выдерживают никакой проверки на достоверность и приводятся, скорее всего с тем расчётом, что подобная проверка зрителем проведена не будет.

Следуя же его рекомендациям «посмотреть в интернете» и обратив внимание на целый ряд очевидных неточностей и противоречий, систематически встречающихся в его речи, любой желающий сможет убедиться в его недобросовестности, которая в конечном итоге оборачивается против него же.

Рассказ Узлова о полигоне в городе Озёры не может быть воспринят в качестве свидетельства участника тех событий, так как работать на Анатолия Юницкого он начал лишь спустя девять лет после окончания строительства указанного объекта.

Поэтому он не может знать тех подробностей, о которых он рассказывает своим зрителям, а тем более – заявлять о причастности к строительству и испытаниям первого поколения струнного транспорта.

Поэтому его заявление наряду с подделкой фотографий с полигона в Озёрах *(факт подделки был признан в суде)* свидетельствует о попытках любыми способами препятствовать продвижению струнного транспорта, а также о стремлении разделить чужие успехи и достижения на фоне собственных несостоятельных «прожектов вечных двигателей», «чудо-фонариков» и бесполезных «автомобильных присадок».

Главный показатель конструкторского и инженерного таланта – это демонстрация действующих образцов, а не чёрный пиар и бесконечные попытки ставить палки в колёса (мотор-колёса) бывшим партнёрам и конкурентам. Помимо этого, в биографии Узлова имеется достаточно эпизодов, которые могут трактоваться с позиции Уголовного Кодекса: привлечение заведомо ложных свидетелей, рейдерский захват имущества, подделка документов, прямые и косвенные угрозы.

Но чаще всего на первый план у этого человека выходят такие качества, как беспринципность и наглость. Более подробный разбор содержания его интервью и его «способов» ведения бизнеса мы обязательно представим вам в ближайшем будущем.

Данный материал (интервью с Виктором Узловым) будет включён в число фактов, которые будут представлены суду в рамках разбирательства по делам о незаконном отъёме бизнеса, осуществлённый Узловым и Дубатовкой, рейдерский захват австралийских фирм Юницкого и принадлежащей ей проектной организации, произошедший в 2011 году, и о преднамеренном нанесении ущерба репутации проектной организации SkyWay через распространение в прессе фальсификатов.

Пока же мы приведём комментарий непосредственного участника событий вокруг тестового участка трассы в Озёрах Сергея Сибирякова, который, кстати, был упомянут Виктором Узловым в ходе указанного видеоинтервью:

– Я очень долго разговаривал по этому поводу с А. Юницким и считаю, что ему не стоит отвечать на эти тявканья, поскольку в словах Узлова нет ни слова правды – там одна чернуха, одно враньё. А сейчас отвечать на очевидное пустословие не совсем корректно. Свидетелями событий в Озёрах были только четыре человека, которые действительно там присутствовали: Анатолий Эдуардович Юницкий, Денис Юницкий, Надежда Косарева и я. Дубатовка был всего лишь наёмным работником, который был принят на должность инженера, а сейчас он пытается выдать себя за автора технологии струнного транспорта.

С учётом вышесказанного можно утверждать, что этот человек – просто жулик.

Евгений Петров –
главный редактор информационной службы
международной группы компаний SkyWay,
специалист в области философии науки и техники

II

Как учёный учёному...

Рукопись Валерия Шапиро увлекла Анатолия Юницкого. Уже после работы, когда все разошлись по домам, уютно расположившись в фойе на просторном диване, положил перед собой папку.

Первый глоток крутого чая, первая страница продолжения сочинения академика Шапиро...

Что такое фермент?

Ферменты – это огромные органические молекулы, имеющие форму компактной глобулы с молекулярной массой от десятков тысяч до сотен тысяч единиц. Это что-то вроде мотка колючей проволоки. На поверхности этой глобулы-фермента создаются участки строго определённой формы. Биологи это называют активным центром фермента. Именно здесь происходит сближение двух молекул столь тесное, что срабатывают электростатические силы.

Фермент – это верстак, на котором производят контактную сварку или резку молекул. Форма активного центра соответствует форме какой-либо части молекулы при «резке». Или форме двух окончаний субмолекул при «сварке». Бактерии умеют изменять форму фермента, изменяя её до формы нужной молекулы, как и положено искусному формовщику.

В специфическую матрицу-ловушку попадают только специфические молекулы. Идентификация в микромире происходит по очертаниям поверхности объекта. При этом зачастую играет роль очертание какого-либо участка поверхности объекта идентификации (на этом строится, к примеру, иммунное узнавание). В ловушке-ферменте происходит либо присоединение молекулы воды и соответственно разрыв макромолекулы, либо удаление молекулы воды – синтез макромолекул. В первом случае идёт выделение энергии, во втором – её поглощение.

В каждой клетке нашего тела работает одновременно до 500 ферментов и идёт сложнейшая работа по разложению и синтезу органических веществ.

При этом скорость каждой специфической реакции, протекающей в клетке, должна регулироваться в зависимости от скоростей других реакций.

Вещества, останавливающие реакцию или замедляющие скорость реакции, называются ингибиторами, вещества, возобновляющие или ускоряющие реакции, – гормонами. Ингибиторы и гормоны могут быть и неорганического происхождения, но как правило, именно метаболиты – продукты внутриклеточного обмена веществ – являются регуляторами жизнедеятельности клеток.

Просто термины «фермент», «гормон», «витамин», «пигмент» и т. п. обозначают функции биологически активных молекул, а термин «метаболит» показывает его происхождение. «Отработанные» метаболиты клетка выделяет во внешнюю среду, и там эти метаболиты становятся сигнальными молекулами для других клеток и несут информацию о процессах, идущих в клетке. Эта информация руководит жизнедеятельностью других клеток. Взаиморегуляция жизнедеятельности клеток – основополагающий признак Живого.

Представим себе, каким объёмом информации оперирует наше тело, если помимо клеток нашего тела с нашим организмом информационно связаны ещё и микроорганизмы-симбионты, количество которых во много раз превосходит количество соматических, т. е. принадлежащих нашему телу, клеток, которых порядка 100 триллионов!

Клетка эффективней электронной машины потому, что единицей информации, лежащей в основе всех клеточных взаимодействий, является Образ.

Недаром говорится, что каждый язык от Бога. Слово безобразие означает без Образа.

Количество образов всегда превышает количество предметов, их образующих.

Жизнь – это осознанное действие. Действие на основе восприятия и переработки информации. Информацию всё живое получает из окружающей среды. Жизнь – это взаимодействие. Взаимодействие обитателей Земли с окружающей средой. Живое существо воспринимает вес, объём, запах, цвет, электромагнитные и другие излучения, даже те, о которых мы ничего не знаем.

Значение информации трудно переоценить. Накопление биотической информации многократно изменяло и лик планеты, и формы живых существ. Накопление информации подчиняется периодическим законам, точно так же как увеличение атомного веса периодически изменяет свойства атомов.

Биотическая информация накапливалась в трёх ипостасях: изменялись сами живые существа, изменялось их взаимодействие друг с другом, изменялась окружающая среда.

Изменения фиксировались в генетическом коде, описывающем устройство и жизнедеятельность каждого живого существа, в формах мембран и других органелл клеток, в формах биологически активных регуляторных молекул, изменялась и сама окружающая среда. Живым существам надо было приспособиться к этим изменениям.

Жизнь «лепилась» в результате осознанного взаимодействия Земли и Космоса, в первую очередь, Солнца. С появлением бактерии к участникам этого взаимодействия добавились новые участники – живые твари Земли. История Жизни – это постоянное расширение и совершенствование взаимодействий.

Фермент – это «верстак», на котором собираются и разрушаются все биогенные вещества. Никакое химическое производство не сравнится по сложности и слаженности с живым организмом.

В активном центре любого фермента, как правило, находятся достаточно редкие вещества, получившие название микроэлементов. Микроэлементы получили свое название именно потому, что они содержатся в живых организмах от одной тысячной доли процента и до ничтожно малых величин и остаются при этом незаменимыми.

Почему?

А потому, что соэволюция живых организмов не имеет обратного хода.

И любое живое существо живёт до той минуты, пока может обеспечить все клетки своего организма всеми незаменимыми компонентами, а их множество, в том числе и микроэлементами.

Как получают эти микроэлементы все живые существа?

В основном через пищу и воду!

Откуда берутся эти микроэлементы в пище и воде?

Из земли. И слово земля имеет в данном случае два смысла: Земля как планета, на которой мы живём, и земля, по которой все мы ходим.

А, точнее, земля, в которой живёт невероятное множество живых организмов и из которой всё растет. Как ни странно, человек, осваивающий Космос, не ответил на простой, казалось бы, вопрос: как питается растение?

И вообще – что такое питание?

Откуда получают все эти микроэлементы растения?

Да, из почвенного раствора.

Это очевидно – у растения нет зубов. Живая клетка состоит из макро- и микроэлементов. Понятно – макроэлементы это те, которых много, микроэлементы – которых мало (от 0,001% до 0,000001%).

Макроэлементы:

Основных макроэлементов 4. Это те макроэлементы, которые входят в состав воды и воздуха. Их содержание в клетке (по массе) примерно 99%.

Кислород: 65 – 75%

Углерод: 15 – 18%

Водород: 8 – 10%

Азот: 0,2 – 2%

И вот что удивительно: углекислого газа в атмосферном воздухе примерно 0,03%, а основное углеродное питание растений – фотосинтез, и углекислого газа и солнечного света хватает всем, даже травинкам в хвойном лесу.

Далее идут макроэлементы, содержание которых в живых существах значительно меньше, но все они незаменимы:

Калий: 0,15 – 0,4%

Сера: 0,15 – 0,2%

Фосфор: 0,2 – 1%

Хлор: 0,05 – 0,1%

Магний: 0,02 – 0,03%

Натрий: 0,02 – 0,03%

Кальций: 0,04 – 2%

Микроэлементы:

К микроэлементам относят элементы, составляющие от 0,001% до 0,000001% от массы тела живых существ.

К микроэлементам относят: ванадий, германий, йод, кобальт, марганец, никель, рутений, селен, фтор, медь, хром, цинк и др.

Несмотря на мизерное содержание многие микроэлементы незаменимы. Совсем недавно в медицине появился новый синдром: микроэлементозы, а среди медиков появилась новая специальность – микроэлементологи.

Как все эти жизненно необходимые элементы попадают в живые организмы? Основными «поставщиками» в биотический оборот питательных и регуляторных веществ, в состав которых входят эти микроэлементы, являются растения.

Но надо помнить, что в основном эти регуляторные вещества растения получают из почвенного раствора. Все девственные почвы водо- и воздухопроницаемы. Все растения питаются почвенным раствором, который созидается симбиотическим комплексом растения – почвы – почвенные микроорганизмы.

Отметим, что знаменитая формула минеральных удобрений NPK в девственных почвах просто не имеет смысла.

Когда почвы водо- и воздухопроницаемы, то почвенный раствор имеет сходный состав на сравнительно большой территории и все необходимые макро- и микроэлементы никогда не исчезают из биотического оборота, все питательные и регуляторные вещества постоянно разлагаются и синтезируются в почвах. Кроме этого азот дополнительно фиксируется из воздуха, к примеру, ризосферными микроорганизмами, фосфор, калий и пр. дополнительно извлекаются из материнских почв литотрофными микроорганизмами.

Минеральная теория права – растения питаются минеральными солями, но природа хранит их в водонерастворимом гумусе. Посредниками, связывающими растения и гумус, являются почвенные микроорганизмы.

Природное питание растений происходит в системе: растения – почва – почвенные микроорганизмы.

В вегетативный период растения выделяют в почву примерно половину всех синтезируемых растениями веществ. Для чего? Современная наука это истолковывает как биостимуляцию ризосферных микроорганизмов, в основном бактерий.

Спрашивается – для чего стимулировать бактерии, если они и без того размножаются быстрее некуда? Растения просто кормят бактерии, и, когда бактерии достигают нужного количества, растения прекращают «подкормку». Тогда бактерии берутся за менее «привлекательный» гумус.

Гумус – это органо-минеральное вещество. Микроорганизмы поедают органику – минеральные вещества переходят в почвенный раствор, которым питаются растения.

Когда вегетативный период заканчивается, растения выделяют ингибиторы и останавливают размножение микроорганизмов.

Отметим, что в растениях, растущих на девственных почвах, даже на богатых азотом девственных чернозёмах, никогда не образуется избытка нитратов, ибо растения пропитание не получают, а добывают из гумуса.

Человек, используя водорастворимые минеральные вещества, разрушил тонкий процесс взаиморегуляции живых участников системы растения – почвы, и сегодня необходимо восстанавливать эту взаиморегуляцию.

И здесь мы подходим ко второму фундаментальному понятию, неразрывно связанному с понятием Живая материя, к понятию «симбиоз».

Иногда я думаю: насколько было сложно всё это сотворять! Наша задача несоизмеримо проще: вот оно, сотворённое, оно у нас прямо перед глазами. Бери, пользуйся, но не вреди всему живому.

Пахать – ранить почву, или Кембрийский взрыв

Ярчайшим примером всеобщих научных заблуждений является археологический термин «Кембрийский взрыв».

Справка из словаря: Кембрийский взрыв – внезапное (в геологическом смысле) появление в раннекембрийских (около 540 миллионов лет назад) отложениях окаменелостей представителей многих подразделений животного царства, на фоне отсутствия их окаменелостей или окаменелостей их предков в докембрийских отложениях.

Надо отметить, что Кембрийский взрыв (внезапность появления окаменелостей множества видов беспозвоночных) для международной науки – неразрешённая загадка, которая для меня давно уже загадкой не является потому, что я знаком с трудами российских учёных, которые международной науке, увы, остались неизвестными.

К сожалению, когда труды российских учёных не признаны европейской наукой, они остаются непризнанными и российской наукой, но они хотя бы для российского читателя доступны.

Так в чём же разгадка Кембрийского взрыва, и почему эта разгадка так важна для нас с вами?

А потому, что Бич Божий уже занесён над нашими головами.

Потому, что само понятие «Кембрийский взрыв» – это непонимание, а что же происходило в процессе «соэволюция» в те давние годы.

Без должного понимания сути процессов, происходивших при переходе от одноклеточных к многоклеточным, мы как разумные существа просто не сможем продвигаться дальше в своём взаимодействии с окружающим миром.

Я хочу отметить, что переход от одноклеточных к многоклеточным был самым длительным периодом в истории развития Живого на Земле. И неудивительно, что понимание сути происходившего наступает только сегодня.

Для чего столь хорошо приспособленным ко всевозможным превратностям жизни одноклеточным трансформироваться в многоклеточные?

Переход от одноклеточных к многоклеточным был самым долгим и самым трудным в Истории живых организмов. Почти полтора миллиарда лет отрабатывалась согласованность действий клеток многоклеточного организма друг с другом и с микроорганизмами-симбионтами.

Первые многоклеточные возникали и исчезали именно до поры, пока не было отработано это взаимодействие макроорганизм-микроорганизм, взаимодействие, ставшее обязательной частью иммунной системы любого макроорганизма.

И случилось это примерно 540 миллионов лет назад, когда почти одновременно появились все типы беспозвоночных и иглокожих.

Я бы хотел отметить, что, по мнению современной науки, планета Земля появилась где-то 5 миллиардов лет назад, первые бактерии появились где-то через 2 миллиарда лет, на создание эукариотической клетки ушёл ещё миллиард лет, многоклеточные в их современном обличье появились примерно ещё через 1 миллиард 430 миллионов лет. На создание дальнейшего многообразия Живой материи, в том числе и на сотворение человека разумного, у Создателя ушло намного меньше времени, сил и энергии.

Докембрий был для многоклеточных организмов временем «выяснения отношений» с окружающим миром. Многоклеточные организмы появлялись и бесследно исчезали до той поры, пока в соэволюции органического мира не установилось новое явление – симбиоз макро- и микроорганизмов.

Симбиоз – это взаимовыгодное сожительство двух различных организмов.

Гельцер в своей фундаментальной работе «Симбиоз с микроорганизмами – основа жизни растений», изданной в 1990 году, уже после её смерти, предложила назвать растения симбиотрофами. А это означает, что растение получает продукты питания при обязательном участии симбионтных микроорганизмов. Более того – она всё это продемонстрировала на опытах.

Ей, увы, никто не ответил, и вообще современники и якобы коллеги объявили её работы фантазией.

Надо отметить, что книга Клода Бернара «Курс физиологии. Жизненные явления, общие растениям и животным» тоже вышла после смерти автора, и на неё тоже никто не обратил внимания. Парадокс! А для меня эти книги стали открытием, больше того – книги Бернара и Гельцер стали для меня откровением.

Почему книга Гельцер стала для меня открытием, легко объяснимо, в то время (1998 год) о ней и её открытиях не знал почти никто. Я, можно сказать, не дал ей уйти в небытие. Но почему книга всем известного учёного Клода Бернара стала для меня открытием?

А потому, что главное из того, ради чего писал он эту книгу, не было воспринято коллегами и не вошло в культуру. Коллеги как раз в 19 веке перестали быть коллегами гениев.

К примеру, последнюю книгу Дарвина о незаменимой роли дождевых червей в явлении «плодородие» якобы коллеги восприняли как чудачество гения. К тому времени европейские учёные в абсолютном своем большинстве перестали видеть Божий мир. Ещё бы, если признать главенствующую роль дождевого червя в явлении «плодородие», то не станут нужны последние достижения цивилизации, такие как пароконный плуг Сакка с «культурным» отвалом или набирающая мощь агрохимия. Спорить с Дарвиным было невозможно, хотя он сопроводил книгу рисунками и расчётами. Своей книгой Дарвин явно пытался спасти самого древнего Пахаря – Дождевого Червя.

Первый в мире завод по производству металлических плугов был построен в Англии в 1767 году. Современный плуг стал выпускаться в Германии с 1870 года. Это был «универсальный пароконный плуг Сакка». Плуг считался верхом совершенства и действительно был хорошо продуман, он имел устройство для регулировки глубины пахоты и ширины захвата, у него был сконструирован отвал, названный впоследствии «культурным». Перед отвалом устанавливался нож, между ножом и отвалом был поставлен предплужник.

Такое устройство плуга позволяло делить пахотный слой на две части, переворачивать его, помещая верхний слой вниз, а нижний слой наверх. Плуг быстро завоевал популярность, ибо оборот пласта снижал сопротивление почв и повышал производительность труда. На то, чтобы отказаться от оборота пласта, цивилизованному сообществу понадобилось чуть ли не сто лет. Отмечу, что в России оборачивают пласт по сей день.

Книгу о червях Дарвин писал 11 лет, то есть он сел за книгу именно в тот год, когда появился плуг с «культурным отвалом», и думаю, что это не случайное совпадение.

Примерно в это же время обозначение деятельности учёного «естествоиспытатель» ушло из обихода.

«Если вы хотите познать Творца, – говорит нам Клод Бернар, – изучайте Творение, другого способа просто нет».

Со временем я понял, что пахать даже сохой – нельзя. Что это большой грех. И даже – преступление. Кто не согласится со мной?

На сушу!

Жизнь была сотворена в воде, точнее, на стыке трёх стихий – воды, воздуха и тверди земной – базальта.

Земной пейзаж того времени был достаточно однообразен – Древний Океан, тогда единый, и торчащие из него жерла вулканов. Далее соэволюция живых существ, несомненно, шла в водной стихии, на дне морском, ибо все одноклеточные могут жить только в жидкой среде. Даже клетки нашего организма живут в межклеточной жидкости. Именно с появления первых живых существ архебактерий началась соэволюция Живой и Неживой природы.

Древний Океан имел состав, отличный от состава нынешних океанов, но что нам важно, он имел единый для всего Древнего Океана химический состав. И именно с появлением Живого вещества химический состав Океана стал меняться, ибо первые живые существа были архебактерии, в частности литотрофы – питающиеся камнем.

Каждый шаг соэволюции – появление нового вида живых существ, требует появления новых ферментов. Где брали живые существа микроэлементы для создания новых, ставших со временем незаменимыми, ферментов?

Клод Бернар отметил ещё один феномен – постоянство состава внутренней среды организмов. Бернар указал, что постоянство состава есть основа свободной и независимой жизни.

Под свободой он имел в виду свободу выбора в питании.

Человек, применяя минеральные удобрения и ядохимикаты, лишил этой свободной и независимой жизни культурные растения, а когда перешёл на сухие комбикорма, то лишил свободной и независимой жизни и сельскохозяйственных животных, а в конечном счёте лишил свободной и независимой жизни себя.

Постоянство состава внутренней среды организмов требует права выбора, ибо только сам организм может решать: а что ему нужно в каждый момент его жизни.

Так откуда получали древние живые организмы эти микроэлементы?

Из воды! Из Древнего Океана.

Как учёный учёному тебе скажу: в нашей крови по сей день слышен шум того Океана. Соляной состав крови и соляной состав того Океана совпадают! Вода обладает удивительным свойством – единством химического состава, отметим – в замкнутом объёме. И, несмотря на то, что Древний Океан был безбрежен, химический состав его был достаточно однороден.

В. Вернадский был первым, кто заметил геохимическую однородность Живого, он ввёл термин «Живое вещество» и породил новую науку «геобиохимия».

На сушу живые существа выбирались не по собственной воле, а по воле матушки-Земли. В результате тектонических перемещений морские глубины становились сначала мелководьями, а потом и сушей.

И настал момент, примерно 420 миллионов лет назад, когда в очередной раз участок дна превратился в участок суши, а обитатели морского дна – водоросли и мелкие животные – уже составляли устойчивое сообщество и сумели освоить новую стихию. Немаловажную роль играл состав атмосферы, близкий к сегодняшнему. Перечислю основные трудности, которые пришлось преодолевать Живой материи, выбравшейся на сушу.

Первая трудность, которую пришлось преодолевать наземным растениям и животным, – это гравитация. В воде, как мы помним, силы Гравитации и Антигравитации уравновешены. При этом труднее пришлось растениям. Первое, что пришлось «сделать» растениям для преодоления воздействия гравитации, – это повышение количества лигнина. Именно лигнин стал «цементом», скрепляющим молекулы целлюлозы, и растения потянулись вверх, к Солнцу. Второе, что им пришлось создавать, – это сосуды, предназначенные для транспортировки и сохранения влаги и для создания осмотического давления, противостоящего Гравитации.

Животные обрели опорно-мышечную систему.

Вторая трудность – обезвоживание. Здесь первыми союзниками растений стали грибы. Растения ещё не имели настоящих корней, и образовавшаяся микориза (грибокорень) стала первым спасением от, казалось бы, неминуемой гибели.

Животные стали селиться у водоёмов.

Третья трудность – азотный голод растений.

Растениям даже в тандеме с таким могучим союзником, как грибы, никогда бы не удалось освоить сушу, никогда бы не удалось превратить поднявшееся над водой дно океана в плодородную почву, если бы одновременно с ними на сушу не вышли бы животные – мелкие обитатели морского дна. Первое, что остановило бы рост растений, – это азотный голод.

Надо сказать, что азот, с момента появления слова «азот», преследует чёрное непонимание. «Азот» – означает безжизненный. Сегодня любому понятно, насколько это не соответствует истине, и тот факт, что по сей день цикл азота истолкован неверно, ввергает меня в крайнее изумление. Основными «поставщиками» азота в биоценоз являются животные. Особо важную роль в процессе азотфиксации играют насекомые.

По мнению специалистов, обитающие в почве животные, главным образом беспозвоночные, составляют 90% всей биомассы животных на Земле. Правда, о существовании симбионтного пищеварения догадались много позже. Пожалуй, первым человеком на Земле, заговорившем об этом – об ассимиляции пищи с помощью симбионтных микроорганизмов, – был А. Уголев. Об этом как об отличительном признаке насекомых. Все виды насекомых обладают особыми мальпигиевыми трубочками. Надо заметить, что количество видов насекомых превышает количество всех видов остальных животных и растений вместе взятых.

Мальпигиевы трубочки, которыми обладают только насекомые и которые служат для выделения почти нерастворимого продукта азотистого обмена – мочевой кислоты, являются убедительным доказательством азотфиксирующей деятельности насекомых. Биологи почему-то не задаются вопросом, откуда у насекомых, даже у тех, кто питается исключительно растительной пищей, такой значительный избыток азота? Ответ прост – его фиксируют из атмосферы симбионтные микроорганизмы. Всё тело насекомого пронизано трахеями, куда атмосферный воздух поступает через специальные дыхальца.

Для растительноядных насекомых, обладающих симбионтным пищеварением, пища является не только пищей, но и источником энергии для осуществления энергоёмкого процесса фиксации атмосферного азота точно так же, как это происходит и у растений-азотфиксаторов.

Им это надо для синтеза белка.

У растений-азотфиксаторов содержание белка значительно выше, чем у остальных растений. Но интенсивность азотфиксации у животных выше. Может быть, потому, что растения более экономны в расходовании своего собственного нектара.

Скорость эволюционных преобразований на суше возросла многократно, общая биомасса живого вещества на суше возросла в 800 раз.

Почему это произошло?

Бесценные свойства воды – универсального растворителя – принесли и потери. В воде растворяются продукты обмена веществ – метаболиты, выделяемые в процессе жизнедеятельности организмов.

Если в небольших водоёмах эти выделения так или иначе используются в биотическом обороте, то в океанах большая часть этих метаболитов пропадает безвозвратно в виде донных отложений.

Началом биотического оборота на океанических просторах служит производство органических веществ планктоном, а эти гигантские массы планктона образуются там, где океанические течения выносят к поверхности недостающие минеральные составляющие, и именно количество этих минеральных составляющих является количественным ограничителем биомассы океана.

Итак, азотфиксацией «занимаются» все животные. Все животные в течение всей своей жизни выделяют азот, а после смерти животного в биотический оборот поступает и азот, содержащийся в его теле.

Без кардинального «разделения труда» между растениями и животными, без разделения обязанностей «поставщиков» углерода и «поставщиков» азота, биоценоз как таковой существовать не может. И бесчисленные заявления учёных, мол, растения – это автотрофы и жить без нас, животных, могут, а мы без них нет, безосновательны. Мы все – симбиотрофы, мы все не можем существовать друг без друга. Так устроено живое вещество.

Четвёртая трудность – недостаток микроэлементов.

Подумаем вместе, как вообще эти незаменимые для всех микроэлементы попадают из земли в живые организмы?

Где брали микроэлементы обитатели суши? Конечно, из воды и пищи.

У растений тут же появился инструмент для сбора воды с большой площади – микориза (грибокорень), а потом и своя собственная корневая система, но при этом микориза сохранилась и не потеряла своего значения. Отмечу, что эволюция растительного мира шла от деревьев к травам, а не наоборот. Первые растения были гигантами потому, что тогда ещё не было плодородных почв и почвенного раствора, и обеспечить себя микроэлементами могли только растения-гиганты, такие как гигантские папоротники.

Только с появлением корневого войлока степных трав почва обрела структуру, стала водо- и воздухопроницаема, и настала эра гумуса.

Именно тогда появились современные растения, и именно они в симбиозе с микроорганизмами взяли на себя обязанность обеспечивать жителей Земли незаменимыми для Жизни микроэлементами, о которых мы мало что знаем.

Живое вещество, вышедшее из моря на сушу, преобразовало эту сушу, и главное преобразование – оно сотворило новую для себя

среду обитания – плодородные почвы, при этом живое население почв во много раз многочисленней и разнообразней обитателей моря и суши.

Известно, что все травоядные животные поедают примерно 10% ежегодного прироста. Мы с вами живём в геологическую эпоху, когда нефти, газа и угля не образуется, то есть весь растительный прирост в конечном счёте перерабатывается почвенными организмами. Если на минуточку представить, что в земле перерабатываются и так называемые отходы жизнедеятельности животных, в том числе и трупы, то становится ясным, что обитатели подземного царства куда многочисленней обитателей суши, и тем более обитателей моря.

Но у подземного царства есть одна особенность – его не видно, вот человек его и не заметил. И до сего дня человек не нашёл ответ на, казалось бы, тривиальный вопрос: как питается растение. Вернее, нашёл ответ, упрощённый и неточный, – минеральными солями. Если бы человек понял тогда, что такое почвы, то никогда бы не стал пахать и уж тем более пользоваться ядохимикатами.

.... * * * ....

Вот и добрались мы, дорогой Анатолий, до Главного Пахаря – дождевого червя, о котором я говорил во время рыбалки. О дождевой червь! Ты маленький, но можешь спасти всю Планету от гибели. Итак –

Червь – кишечник земли

Так сказал Аристотель. Затем это же сказал Чарльз Дарвин, показав, что земля становится плодородной только после того, как многократно пройдёт через кишечник дождевого червя. Отметим, что роль червя «дублируют» личинки насекомых, и в некоторых регионах роль личинок насекомых в сотворении плодородия больше, чем роль червей, но это не меняет сути дела.

К тому времени, когда появилась работа Дарвина, в науке уже воцарилась минеральная теория питания растений Ю. Либиха. Но минеральное питание растений никогда не заменит то бесконечное количество регуляторных веществ, которое создаётся в почвах.

Самыми высокопроизводительными почвами, которые сотворила Природа для выращивания растений, являются чернозёмы. В этом сотворении участвовали твари земные – это в первую очередь травы, копытные животные и почвенные организмы. Плодородие всегда создаётся живыми организмами.

Мы научились управлять сообществом почвенных организмов, главой которых является дождевой червь. Дождевой червь выполняет по меньшей мере пять важнейших функций:

Первая – червь рыхлит землю.

Вторая – детоксикация почвы. У червя симбионтное пищеварение. Он питается гниющей органикой, в её составе огромное количество микроорганизмов, которые выделяют токсины для своей защиты. Микрофлора червя убивает эти микроорганизмы и обеззараживает их токсины.

Третья – червь направляет почвенные процессы в сторону гумусного образования. Как он это делает? Очень просто: поедает почвенные микроорганизмы, все подряд, а выделяет копролиты, которые получили название биогумус, поскольку гумус – это основной компонент в выделениях червя. Но в биогумусе живут микро-организмы, которые и вне червяка «производят» гумус.

Надо отметить, что гуминовые соли тяжёлых металлов водонерастворимы, а это означает, что богатые гумусом почвы не пропускают в растения тяжёлые металлы и радионуклиды, а значит, при производстве экочернозёмов можно использовать (в определённых количествах) илы городских очистных сооружений.

Никакие ЭМ-технологии и профессора-микробиологи червяку не конкуренты! Отмечу, что практически все производители вермикомпостов и почвосмесей сушат биогумус, делают его сухим и сыпучим. А биогумус очень сильный сорбент, и всё живое в нём обезвоживается, то есть в сухом биогумусе и сухих почвосмесях нет ни одного живого организма – он мёртв! Ко всему, они чаще всего продаются в герметичных полиэтиленовых пакетах.

Четвёртая – структурирование почвы. Микрофлора червя выделяет слизи, и копролиты – испражнения червя – уже имеют форму мелких комочков. Бактерии, которые продолжают жить на поверхности этих комочков, выделяют слизь, что способствует укрупнению комочков земли. Кроме того, передвигаясь в земле, червь способствует этому укрупнению.

Пятая – микроорганизмы литотрофы, обильно размножаясь в структурированной почве, извлекают из материнской почвы минеральные вещества и микроэлементы.

Человек, используя водорастворимые минеральные вещества, разрушил тонкий процесс взаиморегуляции живых участников системы растения – почвы – почвенные организмы, и сегодня необходимо восстанавливать эту взаиморегуляцию.

Глава третья

Мелодии Марьиной Горки

Эхо Первого ЭкоФестиваля

Михаил Кириченко:

– Поздравляю вас, друзья, с этим огромным праздником! И мы вместе с вами говорим – СкайВэй шагает по планете! Отсюда, от Марьиной Горки, будут протянуты по всему миру струны новой технологии транспортно-инфраструктурного комплекса SkyWay.

Сегодня вы воочию можете убедиться в том, что она, струнная дорога, возводится. Она сегодня набирает мощь. Хотя её строительство по причине недостаточного финансирования и началось совсем недавно – в конце прошлого года, а сегодня вы видите, что начало положено: возведены опоры, между которыми вот-вот специалисты начнут протягивать струнные рельсы, до второго этажа выросла будущая станция. Строительство идёт строго по графику, согласно намеченным планам. Ваши аплодисменты будем считать как согласие и одобрение хода строительства СкайВэй. Спасибо!

Главная цель проведения сегодняшнего ЭкоФестиваля заключается в ознакомлении наших партнёров с новейшей информацией и состоянием дел в проекте на этом объекте. Мы проведём для вас краткий экскурс в историю для того, чтобы вы поняли и оценили место предлагаемого технического решения в мире транспорта, где идёт упорная борьба за право называться пятым поколением транспортного средства в новом – шестом – технологическом укладе.

Мы должны признать, что за последние несколько десятилетий мир изменился, он стал сложнее, его потрясают экономические бури и экологические катастрофы. Сокращаются природные ресурсы, глобальное потепление, уничтожение биосферы, политическая нестабильность, экономический кризис и надо признать тот факт, что нынешние транспортные уклады намного отстали от тех требований и задач, что диктует сегодняшняя цивилизация.

Вот поэтому история и возложила на нас огромную ответственность – помочь человечеству в освоении нового, уникального по своей сути транспорта, снять технологическое напряжение в разных направлениях нашей жизни, облегчить наше передвижение по странам и континентам.

Надеюсь, что полученная вами сегодня и завтра информация будет полезна и принята к сведению, а предложенные рекомендации и полученные документы найдут своё достойное применение в вашей практической деятельности по участию в продвижении нашего совместного проекта.

Искренне хочется верить в то, что самым большим нашим достижением ЭкоФестиваля станет более широкое распространение информации о SkyWay, вовлечение в орбиту нашего проекта ещё большего





количества участников. А наш проект сегодня поддерживают и принимают в нём участие инвесторы из 55 стран мирового сообщества. Это и гарантирует успешное строительство ЭкоТехноПарка, апробацию и международную сертификацию рельсо-струнного транспорта Юницкого с последующим осуществлением адресных проектов и распространением небесных дорог по всему миру, тем самым оставив более чистое, безопасное и обеспеченное будущее нашим детям и внукам.

Желаю всем участникам и организаторам конференции ЭкоФестиваля плодотворной работы, конструктивного диалога и эффективного душевного взаимодействия.

А сейчас слово предоставляется генеральному конструктору, генеральному директору закрытого акционерного общества «Струнные технологии» Юницкому, но... Как признанный автор новаторских решений Анатолий Эдуардович решил это сделать в форме видеообращения. А в конце нашей конференции, после всех вопросов и ответов, личное общение с генеральным конструктором. Свои уникальные подарки и сюрпризы привезли делегаты Эстонии, Латвии, Казахстана, других стран.

После Анатолия Юницкого перед делегатами конференции выступил исполнительный директор Ассоциации «Возобновляемая энергетика» *Владимир Нистюк:*

– Я явился сюда не случайно. Дело в том, что я объединяю ещё одну команду одержимых людей, которые верят в то, что человеческий разум и наша тесная совместная работа поможет спасти наш земной ландшафт и земную цивилизацию от той беды, которая надвигается на нас. Почему мы так беспокоимся за это? Причин много, но я приведу лишь маленький пример. На примере всего лишь нашей Беларуси. Это как дополнение к тем цифрам и фактам, которые приводил Анатолий Юницкий.

От внедрения цивилизации, как правило, остаются отходы. Не говорим о воздушном пространстве, о нарушении озонового слоя. Назовём всё своими именами – горы мусора, пищевые отходы, пластмассовые бутылки и целлофановые пакеты и мешки, многое и многое другое, чем мы засорили окружающую среду.

Если всё это взвесить, скажите, какой груз держит на своих плечах наша земля? Вы не задумывались над этим? А эта цифра будет такая – 912 млн тонн отходов – мусора, грязи, ядовитых веществ! Да, почти миллиард тонн отходов.

Сегодня промышленные предприятия республики выбрасывают в атмосферу ежегодно до 90 млн тонн грязных выбросов. А поглощаются болотами, растениями, деревьями всего около 20 млн тонн. Ну и нам немного достаётся, мы этим дышим, наши лёгкие дышат.

Чернобыль как будто отодвинулся от нас на три десятилетия, он как будто бы в прошлом – три десятилетия прошло, но он напоминает о себе каждый день, каждый час.

Это нам оставили предыдущие поколения, предыдущие руководители партии и правительства. Оставили разные болезни, оставили загрязнённую почву, озёра и реки. Но мы с вами «передаём в наследство» нашим потомкам второй Чернобыль – огромные горы мусора, загрязнённые реки от «рек-ручейков» из животноводческих ферм и свинокомплексов.

В начале 90-х годов люди с гордостью смотрели на два генератора, которые крутились возле озера Нарочь, посёлок Дружный. Животноводческий посёлок. Туда переселили чернобыльцев. Немецкие друзья решили сделать переселенцам подарок – подарили два ветрогенератора. Заодно они решили показать, что можно использовать энергию ветра, а не традиционные электростанции. Что это чистая энергия, и полезна будет для здоровья «чернобыльцев».

И что в итоге? Эти два ветрогенератора долгое время стояли сиротливо, единственные на территории Беларуси, и никем не использовались. Они оказались ненужными для чернобыльцев.

У нас сегодня нет, к сожалению, технологии и механизмов по переработке отходов производства. В 50-х годах у нас было 150 гидроэлектростанций, а сегодня из них осталось всего лишь 23. У нас не использовалась солнечная энергия, биотермальная энергия. Даже учёные не знали об этом, они представляли, что это бурение скважин – полтора километра, чтобы добраться до горячего пара и горячей воды. Как это было в Брестской области. А о потенциальной энергии земли и воздуха никто ничего не знал.

Мы тоже поставили перед собой такую же фантастическую задачу, как и наш земляк, гениальный изобретатель Юницкий – развернуть в Беларуси разнообновляемую энергетику, которая бы смогла помочь решить проблемы энергетической и экологической безопасности страны. Мы с вами вместе жили в 90-х годах, живём и сегодня. И мы пользуемся плодами цивилизации. Мы постарались что-то изменить.

Что нам удалось сделать? Сегодня в Беларуси уже крутятся, дают энергию 58 ветрогенераторов, работает почти на 28 мегаватт солнечных электростанций, работают мини-ТЭЦы на древесном топливе, построено множество малых и средних электростанций... Мы рады, что результат был получен быстро, не было никаких растяжек.

Познакомившись с Анатолием Эдуардовичем, я понял сразу, что это не только человек одержимый и талантливый, но и глубоко верящий не только в Бога, но и в людей, в собственную судьбу, в цивилизацию. Он верит в будущее и своими проектами приближает его. Когда

я рассказал ему о нашей Ассоциации, а в неё входят 64 представителя – юридические лица (банки, сотрудники МВД, органы управления, коммерческие структуры, оборонное ведомство и другие), он поддержал и поверил в меня.

И вот сегодня, пользуясь такой возможностью, хочу объявить с гордостью вам всем, что Анатолий Юницкий дал согласие на участие в нашем проекте.

18 апреля решением нашей Ассоциации в нашу семью принято ЗАО «Струнные технологии» под № 65. Но по важности и значимости, по уровню высоких технологий и полёта мысли и по тому, какие цели преследует перед собой эта структура, мы её поставим на первое место. А чтобы подтвердить это стремление и сам факт, привёз с собой все необходимые документы и «Свидетельство» о членстве в нашей организации, в вашем присутствии с радостью вручу их Анатолию Эдуардовичу.



И в заключение хочу сказать вот о чём. Мне очень приятно и отрадно, что наш земляк на своей родной беларуской земле осуществляет такой уникальный пилотный проект «Струнные технологии», который станет стартом для огромных проектов глобальных масштабов.

Вчера состоялось очень важное событие – 146 стран подписали Парижскую декларацию по улучшению климата на земле. Вся мировая цивилизация думает о завтрашнем дне. И недавно мы прослушали обращение к народу и Парламенту Президента А. Лукашенко,

который подчеркнул, что надо открывать инновационные технологии даже не завтрашнего, а послезавтрашнего дня, и, если мы не будем опережать время, оно задавит нас своим наступлением. Это полностью относится и к проекту «Струнные технологии Юницкого».

.... * * * ....

М. Кириченко:

– Ну а сейчас обещанная часть нашей конференции, которую назовём «Вопросы и ответы». А перед этим делегаты Эстонии, Латвии и Литвы персонально будут вручать свои подарки и сувениры. После этого ожидаем от вас вопросы к Юницкому. Просьба излагать их кратко и внятно, к каждому наши ведущие подойдут с микрофоном.

Балтийская делегация выступила со своими поздравлениями и пожеланиями, вручила подарки. Представители Урала подарили уникальные самоцветы и картину из цветных камней. Инвесторы из Екатеринбурга и других городов подарили свои сувениры.

А. Юницкий:

– Я готов отвечать на ваши вопросы.

Николай:

– У меня чисто технический вопрос. Мы сегодня с партнёрами проходили по будущей трассе, и у нас возник такой вопрос: «Почему крайняя промежуточная опора, первая от станции, не бетонная, а металлическая?»

А. Ю.:

– Мы это сделали специально. Чтобы показать, что такие опоры могут быть изготовлены из различного материла. Они могут быть «Т»-образные, «П»-образные и другие, изготовлены из металла, из бетона, из других материалов, опоры низкие, опоры высокие... Когда мы проектировали этот участок, то старались показать, что в условиях Беларуси бетонные опоры во много раз дешевле, чем из металла – в три раза. Поэтому при строительстве можно удешевлять проект, экономить деньги, но не в ущерб качеству. Конкретно: на этом участке мы сэкономили 100 тысяч долларов.

Татьяна:

– А какая из них долговечнее – металлическая или железобетонная? Через какое время придётся менять «струны?»

А. Ю.:

– Их менять вовсе не обязательно. Им предназначено стоять столько, сколько стоят пирамиды в Египте. Они, можно так сказать, вечны. Дело в том, что могут быть не только стальные, но и керамические струны, и из углеволокна, и они не поддаются коррозии. У нас конструкция рельсо-струнной путевой структуры такова, что струны напряжены статически, поэтому струна будет служить тысячи лет. У нас у струны, в отличие от канатной дороги, нет износов, ударов, трения... На сто миллионов тонн перевезённого груза изнашивается 1 миллиметр головки рельса. Струна при этом не меняется. У нас другое опирание колеса – цилиндр (колесо) опирается на плоскость (плоская головка рельса). Поэтому и струнный рельс будет долговечнее, чем железнодорожный, в котором коническое колесо, с гребнем опирается на цилиндрическую головку рельса, поэтому и колесо и рельс быстро изнашиваются.

Сергей:

– Я из Эстонии инвестор. Не могли бы вы рассказать чуть подробнее о технологии строительства «один километр за один день»? Очень интересно об этом узнать.

А. Ю.:

– Я сам строитель. Пять километров в сутки – достижение американцев при строительстве автомобильной дороги. Есть понятие поточное строительство при прокладке дорог. Один отряд делает фундаменты, а перед этим другой отряд рыл котлован, третий занимается сваями, следующие – ставят опору, бетонируют... Одни кладут струны, другие их натягивают... И так далее. Некоторые отряды ставят анкерные опоры – километр за сутки. Десять отрядов на трассе. Допустим, за месяц 30 км. Шесть анкерных опор через пять км... Вот шесть отрядов и построят за месяц дорогу в 30 км – 1 км в сутки. А можно строить ещё быстрее. Когда участок разбить на части и идти навстречу друг другу.

Тамара, инвестор:

– Анатолий Эдуардович, у меня не вопрос, а пожелание. У нас в руках буклеты и другая литература, она только на русском и английском. Очень нужно, чтобы был синхронный перевод на шведском и немецком, испанском и французском языках... И так далее. В тех странах тоже есть люди, которые мечтают о струнных дорогах и для них *нужен текст на их родном языке.*

А. Ю.:

– Спасибо, мы это учтём. Хотя я не занимаюсь проведением конференций и не провожу агитационные мероприятия с инвесторами. Это вопрос даже не ко мне, а к вам, ибо это вы уже работаете с инвесторами, вы конкретно вовлекаете в общий круг побольше людей, вот на местах вы и будете знать, сколько нужно тех буклетов, календарей, инвестиционных документов. Вы начинайте, изучайте аудиторию, и мы вам в этом поможем. У нас есть маркетологи, дизайнеры, художники, переводчики... Мы готовили такие документы в Литве, о нас много писали в СМИ. А потом так получилось, что президент Литвы объявила, что я являюсь российским шпионом. Нет пострадавших, нет виновных и виноватых, а уголовное дело есть. Наши средства, а это миллион долларов, они находятся в банке Литвы, и мы их не можем вернуть. Они забрали всё наше имущество. Я понял одно: надо работать тихо и спокойно, не надо кого-то уговаривать, упрашивать, работать вместе, добиваться успехов, а потом уже, когда мы приблизимся к финалу,

и заявить о себе. Только тогда они – правительство, государство – увидят и услышат нас, и тогда мы, а не они, будем диктовать свои условия. Мы это заслужили, мы этого добились напряжённым трудом, огромными усилиями, так и вы, должны им сказать, пожалуйста, отнеситесь с понимаем к нашему созданному проекту. Я это всё к тому, что каждый регион имеет свою специфику, направление, возможности, и поэтому вы согласовав с местными инвесторами все необходимые вопросы, вправе решить, какая вам нужна печатная продукция, в каком количестве, и на каком языке она должна быть.

Виталий, Камчатка:

– Скажите, пожалуйста, как будет проходить сертификация вот именно здесь, и второй вопрос – интеллектуальная защита, ограждение, если так выразиться, от посягательств извне.

А. Ю.:

– Слово «сертификация» не должно никого пугать. Продукт должен соответствовать каким-то требованиям. В данном случае то, что мы делаем, состоит из трёх составляющих: подвижной состав – транспортные средства, есть эстакада, то есть сама дорога, и инфраструктура – вокзалы, терминалы и т. д.). Строительные объекты не сертифицируются. Здания – не сертифицируются. Там проходит экспертиза и объект сдаётся в эксплуатацию. Там только нужно использовать сертифицированные материалы – арматура, естественно, она у нас сертифицирована. Бетон – сертифицирован. Металлические элементы должны быть тоже сертифицированы. По отечественным нормативам, а они международные, мы прошли сертификацию в Беларуси. Подвижной состав нам нужно будет сертифицировать, он пройдёт эту процедуру – и нам этого достаточно.

Но мы не просто будем объявлять, эта работа сегодня ведётся, будем рассчитывать элементы и структуры, показывать, что будем соответствовать требованиям к подвижному составу. В данном случае мы подпадаем под классификацию трамвая – стальные колёса состава движутся по стальному рельсу. Поэтому и сертификация будет проходить по нормативам трамвая с использованием набора самых жёстких требований нормативов разных стран – ООН, США, ЕС, России, Беларуси и многих других стран.

Чтобы зайти в транспортное средство, нужно войти в дверь. А как инвалид в коляске? И для него должны быть созданы комфортные условия, чтобы он без преград и легко заехал в салон. Естественно, дверь не должна быть у́же 900 миллиметров. А у нас – 1200 миллиметров, так что мы пройдём сертификацию по этому требованию. Для стандартных вагонов, которые используются в метро, высота двери – 1800 мм, – а у нас – более двух метров.

Одно из требований к салону – негорючесть материалов. Ещё – шум в салоне. Определяется в децибелах – у нас значительно тише, почти никакого шума. Можно называть ещё и другие показатели. Мы знаем

обо всех этих нюансах, а я скажу – за этим следит служба сертификации, и ни один момент не будет упущен, всё рассчитано до мелочей.

Павло, Украина:

– Намечается выставка в Германии. Нельзя ли сказать о ней несколько слов?

А. Ю.:

– Да, намечается такая выставка. Она будет проходить в Берлине. Это важная страница в реализации нашего проекта. Она называется «Иннотранс». Была интересная ситуация. Полгода назад устроители выставки прекратили принимать заявки на участие. И неожиданно для нас из Берлина пришло приглашение принять нашему проекту участие. Это редкий случай, когда спустя такое время, нарушая традиции (а у немцев, как мы знаем, жёсткий «Орднунг»), включают «не включённых» в международную выставку.

И что интересно, крайне интересно... Нам выделили место рядом с Илоном Маском, о котором знает весь мир, который пробует продвигать свою идею – «движение транспорта в вакуумной трубе».

Когда мы раньше хотели принимать участие в выставках, то должны были получить разрешение от чиновников и учёных, и не всегда это удавалось, а тут... А тут нас сами зовут к себе, обойдя все рогатки и препоны. Я рассказывал, как я хотел в 2005 году принять участие в выставке ЭКСПО в Японии, меня туда пригласил Госстрой России и Министерство экономического развития. Представил действующую модель масштаба один к десяти: юнибусы, имеющие бортовые компьютеры, двигались автоматически по рельсо-струнной эстакаде, и было видно, что это не игрушка, а вполне реальный транспорт. И как поступил академик Велихов, увидев струнный транспорт? Он обсмеял его, даже топал ногами, сказав, что я езжу по всему миру и могу продолжать ездить, а в Японию мне путь закрыт: «Нигде в мире этого нет, а мы поедем в Японию и будем позориться?» На выставку академик отправил пенопластовую коробку с мигающими лампочками, недействующий макет «Токомака», который он пытается сделать более 50-ти лет, потратив на это миллиарды долларов, далёкий от реальности. Там что, в этой коробке, была температура в десятки миллионов градусов и шёл термоядерный синтез? А на мой экспонат, который является физической моделью, а не пенопластовым макетом, уважаемый академик наложил табу. Интересно, что думает сегодня Велихов о СкайВэй, который прошёл экспертизу в Министерстве транспорта России и признан инновационным? Хорошо, что его не было среди экспертов в Минтрансе.

Мы сейчас готовим промышленные образцы – это будет четырнадцатиместный городской юнибус и двухместный юнибайк – прогулочный транспорт. Выставка будет проходить в сентябре. А до этого

нужно изготовить эти машины, привезти их в Берлин, апробировать, а потом представить заинтересованной публике. Поэтому, если кто-то из вас будет иметь желание посетить эту выставку, милости просим, не пожалеете.

Рустэм, Казахстан:

– Анатолий Эдуардович, а когда мы можем увидеть первые юнибусы, готовые отправиться по струнной трассе? И когда вы полностью завершите сертификацию в мировом масштабе?

А. Ю.:

– Сертификация уже идёт. А закончится вместе с пуском системы – в этом году, осенью.

Марек, Словакия:

– Вопрос об энергии, на которой будут двигаться составы. Волоконный кабель, а также кабель, запитанный на рельсы, на сколько они будут мощны по энергии, чтобы обеспечивать движение. Второй вопрос – расскажите о проектах, на которых строятся юнибайки, и когда уже назначена эксплуатация...

А. Ю.:

– Трасса, которая протянется отсюда, не будет означать, что трасса одна. Что я имею в виду? Отсюда пойдут несколько трасс и юнибусов – сверху будет бирельсовая, будет городская трасса, продолжением будет высокоскоростная трасса, также бирельсовая. Снизу будут подвесные, городские, монорельсовые – с движением по одному рельсу, в котором будут зашиты линии связи оптоволоконные. В каждом рельсе будет также канал, где будут располагаться линии электропередач. Сечение кабеля позволяет передавать энергию до тысячи кВт. Будут и подвесные бирельсовые юнибусы. При этом путевая структура будет изолирована от опор. Мы идём по такому принципу: вроде это есть, но в то же время этого и нет. Вроде бы контактная сеть есть, но контактной сети и не будет. Почему? Потому что правый рельс и левый рельс будут под током – у одного «плюс», у второго – «минус». Колесо будет снимать ток. Если взять железную дорогу, то там иначе. Контактный провод, «плюс», на изоляторах, находится вверху, а внизу – рельсы, «минус». Им нужно ещё параллельно дороге прокладывать высоковольтную линию электропередач и ставить множество, через километров двадцать, понижающих напряжение подстанций. Электрические кабели слишком дорогие и неэффективные. А у нас контакты – правые и левые колёса. То, что мы предлагаем, дешевле всех электрокоммуникаций, которые имеются на рынке.

Зигурс, Латвия:

– Анатолий Эдуардович, я хотел сегодня с вами познакомиться, но вы были окружены такой толпой вокруг себя, что я решил отложить

знакомство на позже. Вот я перед вами, и зовут меня Зигурс Лапинскис, Латвия... Я, как и многие сидящие здесь, инвестор, и не простой инвестор, я создал группу СкайВэй из 450 человек. Перед уходом на пенсию я являлся руководителем авиационного института в Риге. Поскольку ваш скоростной поезд будет двигаться со скоростью 500 км/час, как вы говорите, а я долгое время уже живу в этом поезде, то я задаю вам вопрос. Могу ли я чувствовать себя в безопасности, отправляясь в путь на этом транспорте, да и с такой огромной скоростью, не подвергнутся ли опасности птицы, летящие на этой высоте? А второй вопрос, тоже по безопасности. Сегодня век террористов, шахидов, которые взрывают сами себя в многолюдных местах, они же могут оказаться рядом со мной в юнибусе, когда мы будем двигаться по струнам. Буду ли я ограждён, как и все пассажиры, от такой опасности?

А. Ю.:

– Как мне ответить на ваш вопрос? Можно и самолёт сбить, даже из рогатки, попав в турбину. Его и птица может сбить. Тем не менее, авиация – самый безопасный транспорт. Наш транспорт обтекаемый, он не собьёт летящую птицу, потому что они не летают на такой высоте. Они летают либо ниже, у поверхности земли, на уровне автомобиля, либо выше – высоко в небе, где летают самолёты. Конечно, птичку жалко, если вдруг она попадёт под колесо юнибуса. Но тогда птичка должна сидеть на плоской головке рельса, что для неё неудобно, – это ведь не ветка дерева, которую можно обхватить лапками. Я ещё ни разу не видел в ЭкоТехноПарке ни одной птицы, сидящей на наших рельсах.

Могу вспомнить такой эпизод, и его подтвердит моя сестра Тамара, которая находится здесь, и мать не даст соврать, она и сегодня живёт в Джезказгане, дай Бог ей здоровья... Однажды я решил поехать, сдуру, на автомобиле из Москвы в Джезказган. Ехали трое суток, а это был 2002 год. Особенно запомнилась езда по Казахстану, по федеральной трассе, где колдобина на колдобине и глубина их по полметра. И вот когда мы ехали из Караганды в Джезказган, расстояние где-то пятьсот километров, уже начались сумерки. Машина «капризничает», разбираемся, в чём дело. Оказывается, радиатор забит птицами. Я начал считать – одна птичка, вторая, десятая... Сбился со счёту. Но это на высоте около одного метра. Они летают совсем низко над землёй, где комары и мошки, это их корм.

А когда стемнело, слышу какой-то писк. Смотрим – тушканчики. Сначала видны движущиеся блестящие глазки, которые тут же исчезают под колёсами автомобиля. Десятки и сотни их, в течение нескольких часов. Мы не стремились их убить. И не могли их спасти. Мы просто ехали, на автомобиле, по поверхности земли, по которой и проложен асфальт.

И когда мы будем прокладывать трассу в каком-то месте, то обязательно будем учитывать миграцию животных и птиц. Так что это вопрос решаемый, и над этой проблемой мы работали долгое время.

По поводу шахидов. Я не слышал, чтобы взрывали, например, такси... Самолёты взрывают, аэропорты, где скопление народа, а у нас... Маломестный транспорт для них – не мишень, им это неинтересно, нет зрелищного эффекта. Ведь у нас не огромные вагоны для пассажиров, они небольшие, что-то вроде такси. Но мы и это предусмотрели. При входе в вагон, даже за несколько метров, при наличии у кого-то взрывчатых веществ сразу же сработает система «тревога» и камеры видеонаблюдения определят потенциального преступника. Для этого, конечно же, мы установим по всей территории современную новейшую аппаратуру, которая будет мониторить каждого пассажира ещё задолго до того, как он переступит порог станции.

Георгий, Турция:

– Всё же хочу уточнить более чётко: когда закончится возведение дороги, определена ли конкретная дата? И второй вопрос – когда будет пущена в строй дорога, когда можно будет по ней проехать?

А. Ю.:

– По мере строительства путевой структуры необходимо проводить пусконаладочные работы. Будет проходить тестирование и сертификация.

Могу сказать, раскрою некоторые секреты, параллельно со строительством дороги в Марьиной Горке, мы уже начали её прорабатывать за рубежом, совместно с нашей компанией идёт проектирование дороги в Австралии, Индии, в других странах...

Строительство дороги и быстрейший её ввод в эксплуатацию зависит не столько от меня, сколько от вас, от ваших вложений в проект, всё зависит от финансирования. Мы можем ускорить возведение в несколько раз, только нужны средства. Наш коллектив конструкторов работает в усиленном режиме, но нужна общая финансовая подпитка. Но даже при этом положении мы ищем выход. А он заключается в том, что я, исходя из наших возможностей, ищу не только удешевлённые варианты строительства, но и более эффективные, не в ущерб, конечно же, качеству.

Поэтому отвечаю так: в конце года мы можем первыми прокатиться в юнибайке по небесным струнам

Марина, Россия:

– Анатолий Эдуардович! Ангела-хранителя вам и вашей струнной дороге, пусть оберегает вас от всех неожиданностей! Я об инвалидах, которые передвигаются в инвалидных колясках. Предусмотрены ли для них необходимые условия?

А. Ю.:

– Спасибо! Я уже ответил на этот вопрос. Для этой категории людей предусмотрены все необходимые условия – начиная с того, что они без труда будут заезжать в салон (никаких ступенек нигде не будет) и размещаться в вагоне. Для них будут оборудованы удобные места с откидными спинками, раздвижные сидения, которые легко превратить в спальное лежачее положение. А когда будет передвигаться целая группа такой категории людей, то, связавшись с диспетчером, для них будет выделен целый вагон. Всё предусмотрено.

Елена, Ростов-на-Дону:

– У меня такой вопрос – как вы готовите кадры для обслуживания таких дорог? Есть ли такое учебное заведение в Беларуси? Как это будет происходить во всём мире?

А. Ю.:

– Скажу так. Наша струнная дорога близка к обслуживанию на традиционных железных дорогах, хотя есть и различие. Пока мы берём кадры оттуда, и плюс из автомобилестроения. Скажу больше. Если говорить о проектной части, то... уже создано 15 конструкторских бюро. В Беларуси создана уникальная школа. И также по обслуживанию дорог.

Когда только был освобождён Минск от немецко-фашистских захватчиков, возник вопрос о строительстве автозавода. Сталин пригласил к себе одного конструктора из Ярославля. Сказал, что он поедет в Минск создавать промышленность. Конструктор слабо возразил, сославшись на то, что он проектировал дизельные установки, а в Минске, где всё разрушено и уничтожено, не сможет справиться с поставленной задачей. Сталин, постучав конструктору по плечу своей чёрной трубкой, сказал: «Вот и прекрасно, это по вашей специальности...»

Конструктор приехал в Минск и ужаснулся: целыми остались несколько зданий, а остальные все в руинах. Но тем не менее он стал набирать коллектив конструкторов и запретил им ездить в Москву на учёбу. И они сами в Беларуси создали школу конструкторов. И в 50-е годы начался выпуск «БелАЗов», «МАЗов», колёсных тягачей-ракетовозов. Представляете, шестнадцать колёс, восемь осей... Все колёса поворотные и все колёса приводные. Они везут стотонную ракету по болоту, у американцев такой техники нет даже сегодня.

Я общаюсь с конструкторами разных уровней, общаемся с ними на понятном для нас языке. На эту тему я не смогу поговорить с американцами или французами, потому что не владею языками, но и потому, что у нас школы разные, во многом подходы иные, и здесь наше главное различие.

Поэтому всё не случайно, что делается в Беларуси, а для нас это огромное подспорье в конструировании наших дорог и техники.

Виктор, Ярославль:

– Технический вопрос. Скажите, струнная трасса, металлическая эстакада идёт, вверху, запитка от рельса. Какая предусмотрена защита от молний?

А. Ю.:

– Если молния ударит в рельс, ну что из того? Это не страшно. Сам юнибус имеет электроизоляцию, корпус имеет защиту. Это не самолёт, в котором, если ударит молния, всё выходит из строя. Вся наша путевая структура застрахована от разных неожиданностей, даже от попыток террористов взорвать дорогу. У нас один из рельсов заземлён, поэтому все эти вопросы решаются на должном уровне.

Педагог из Литвы:

– Такой вопрос, о детях... Можно ли предусмотреть для них постройку струнной дороги, такой как в Минске была построена детская железная дорога? Спасибо.

А. Ю.:

– Этот вопрос посложнее, чем само возведение СкайВэй. Это уже другое направление, другое конструкторское решение. Ясно, что коммерческого успеха она иметь не будет. Но... Возможно, со временем, когда будет построена наша дорога, конструкторы возьмутся и за разработку такого направления. Да, нужно заботиться и о детях, полностью с вами согласен. Даже если бы я захотел построить такую дорогу здесь и использовал народные деньги, то вы бы в один голос гневно спросили: «Эй, Юницкий! Ты куда наши деньги потратил?» Они потом будут, уверен, что будут, говорить нам: главное – доказать сегодня, что юнибусы отправятся по струнам в путь.

Юрий, Подмосковье:

– Привет вам от Домодедово Московской области. От всех наших инвесторов хочу вас поблагодарить за отличную организацию ЭкоФестиваля. У меня такой вопрос: структура струнного рельса. Вы говорите, что он будет неразрезной. По сути, я так понимаю, что у него не будет сварных швов. Это по всей трассе или только на отдельных участках? Какая может быть их максимальная длина?

А. Ю.:

– Разговор идёт не о сварке. Это будет означать, что нет за-зо-ра, щели. Плети железнодорожных рельсов также неразрезные, они без температурных швов. Возьмём балку. У неё имеются концы. Когда идёт нагрузка, балка изгибается. И вторая балка изгибается. Между ними – точка перегиба. Надо мной иногда «умники» издеваются, говорят: «У вас же американская горка. Вагончики будут подпрыгивать, и люди будут стукаться головой в потолок».

На самом деле американская горка – это существующая платформа, а у нас путь над опорой – неразрезной, и там будет плавный изгиб, а не щель с точкой перегиба, где колесо будет подпрыгивать.

Всё регулируется с помощью сопромата, и неудобств для пассажиров не предвидится. Всё будет соединено в одну длинную плеть, и швы будут заварены в единую конструкцию.

И на опорах будет всё обварено. Поэтому на всём протяжении дороги не будет швов. Конструкция непрерывна. Долговечна. Потому что динамика движения благоприятна, колесо не будет стучать на стыках, оно неслышно и мягко переедет из одного пролёта в другой.

Магадан:

– Передаю вам поклон от Магаданской земли. Приглашаем вас к себе...

А. Ю.:

– Спасибо! Но в качестве кого?

(Смех в зале)

– В гости, в гости, Анатоль Эдуардович!

– И на том спасибо, если в гости. И я вас приглашаю к себе.

Магадан:

– Я – публичная личность в Магадане. Член общественной организации, член совета республики, бывший губернатор Магаданской области. Мы с вами, сидящими в зале, единая и неразрывная семья. У меня вопрос такой. Хотя и с большим трудом, но я пробиваю в нашей области идею реализации проекта постройки дороги Магадан – Хабаровск. На предыдущих этапах мы проговаривали эту идею, определили приблизительные сроки и стоимость строительства... А сейчас подошли вплотную, когда можно уже озвучить конкретные цифры по этой теме.

Вот теперь я должен знать, хотя и эти цифры будут не совсем точны, но уже более близкие к нормальному значению, – строительство дороги в 1.800 км, смешанный ландшафт, и сопки, и тайга, и болотистая местность... За какой период эта дорога может быть построена и введена в эксплуатацию – полгода, год, два года?

А. Ю.:

– Мы сегодня уже говорили, как строить поточным методом, но повторюсь. Всё зависит, конечно же, от проектирования – это важная часть. Потом – само строительство. Плюс климат. Поэтому эти три значения запараллеливаются. Если свести всё воедино, при условии чёткого финансирования, то строительство дороги займёт от полутора до двух лет. И полтора года надо проектировать. Так что реальное время строительства – до трёх лет.

Татарстан, Казань:

– Я так понимаю, что наш проект вышел на финишную прямую и вот-вот будем иметь конкретный результат. Думаю, что не дремлют наши оппоненты, если не противники, они же не стоят на месте... Мой вопрос заключается вот в чём. Как вы оцениваете свою личную безопасность, охраняет ли вас кто, или вас это не интересует? Если вопрос сегодня не стоял, то выскажу общее мнение: пожалуйста, обеспечьте вашу личную безопасность.

Из зала: «Без вас нам не жить!..»

А. Ю.:

– А у Кеннеди разве не было охраны? Кто отвечал за его безопасность? Дорогие мои друзья, спасибо, что волнуетесь за мою жизнь. Но я отвечу на этот вопрос так: я же не интересен своим врагам. Это и есть моя главная безопасность.

У меня ничего нет, у меня нечего отнимать. Ни вилл на далёких островах, ни миллиардов в швейцарских банках, ни личных островов и дворцов...

У меня есть интеллектуальная собственность, но я разделил её между вами, нашими инвесторами.

Но с другой стороны – если есть самый страшный и главный враг, то «пуля дырочку найдёт», как поётся в песне... Поэтому не надо иметь врагов, не надо их и искать.

Ещё когда я находился в Москве, состоялся экспертный совет по оценке наших струн. После этого раздались тысячи звонков. Мне и угрожали, и обещали «закатать» в асфальт... Я им просто отвечал, что мне уже не принадлежит проект, он – достояние всего мира. Слава Богу, отстали. Отстали, поняв, что с меня рекетёрам пользы или взятки – как от козла молока.

Пробовали построить дорогу в Ульяновске. Будто бы решали вопрос на государственном уровне, обещали нам выделить миллиард рублей. Но... Но дорога в Ульяновске не началась и сегодня, проект чиновники положили под сукно.

А с полигоном, который мы построили в Озёрах, деньги для этого выделил Александр Лебедь. Он погиб – и дело погибло. Приехали неожиданно ребята в военной форме – более ста человек, от МЧС – за сутки всё уничтожили электропилами и бульдозерами, увезли сотни тонн металлоконструкций в неизвестном направлении. А это страшнее, чем отсутствие личной безопасности. Никто ни от чего не застрахован.

Поэтому повторюсь: я им, недоброжелателям и врагам, не интересен.

У меня нет государственных секретов, тайных проектов. Всё на виду. СкайВэй? Она, дорога, уже не моя, она – ваша. У вас её отнимут? Нет. И у меня нет.

Вадим Тарашкевич, Минск:

– Такой вопрос хочу задать. Приходилось ли вам встречаться с Президентом Беларуси Александром Лукашенко? И интересно узнать: какое его отношение к проекту СкайВэй?

А. Ю.:

– Первый раз мы с ним встретились в 1996 году в Ганновере, на выставке. Он подошёл ко мне, пожал руку, уточнил, в самом ли деле я из Беларуси. Обещал помочь в реализации проекта. Я потом

стучался в разные двери чиновников, но они мне не пошли навстречу. О моих проблемах, видимо, Президент не знал, его поручение помочь мне министерские чины положили под сукно. А упиралась проблема в одно – не было средств для финансирования проекта.

Вот тогда я и уехал в Москву. Потом Вильнюс, и там ничего не вышло. Вот после этого я и переехал в Минск, к себе на родину.

Мы не просим у властей денег, их дал народ.

III

Как фермер фермеру

От понятия «прогресс» к понятию «соэволюция»

Прогре́сс (лат. progressus – движение вперёд, успех) – направление развития от низшего к высшему, поступательное движение вперёд, к лучшему.

Понятие «прогресс» чисто европейское и отсутствует у других цивилизаций. Развитием понятия «прогресс» стал дарвинизм, как научная основа атеизма.

Следует отметить, что термин «дарвинизм» впервые появился в монографии А. Уоллеса «Дарвинизм» в 1889 году, через семь лет после смерти Ч. Дарвина. Думается, что у Дарвина и у дарвинистов общего не так уж много. Тогда, в конце XIX века, человечество только-только начинало ощущать своё механистическое могущество, и большое число людей, называющих себя разумными, стали считать себя атеистами. Они решили, что все свои проблемы человек может и должен решать силой.

Дарвин никогда не был атеистом и дарвинизма никогда бы не принял, но само понятие «эволюция» требует уточнений.

Никакой эволюции не было и нет, а есть и будет только соэволюция.

Она не движется от низшего к высшему, она расширяется и всё. То, чего она достигла, не исчезает, а только видоизменяется.

Прогресс – это одна из долгоживущих европейских утопий, вера в развитие от «низшего» к «высшему». При этом ощущение «высшего» европейцам давало обладание вещами, недоступными другим народам, а главное, ощущение «высшего» давало обладание такими «благами» цивилизации, как более совершенные орудия убийства.

Отметим, что понятие прогресса присуще только европейской цивилизации. Близость к природе считалась признаком «низшего», и с каждым шагом европейцы удалялись от природы.

Европейцы не только улучшали быт, но и повышали производительность труда, в том числе и в сельском хозяйстве, больше того, они улучшали продукты питания, и даже гордились своей «пищей белого человека».

И это сыграло с ними злую шутку.

В 1900 году В. Докучаев в пояснительной записке к коллекции русского чернозёма, представленной им на Всемирной выставке в Париже, написал, что если российский земледелец воспользуется «научными достижениями Запада», то его ждёт самая печальная участь. При этом добавлял: «… мы не можем применять научные достижения Запада, так как в основе западной сельскохозяйственной науки лежит внесение в почву минеральных и разнообразных других удобрений, тогда как русский чернозём вовсе не требует добавления к нему каких-либо питательных веществ для растений…»

На самом деле печальная участь ждёт всех воспользовавшихся «научными достижениями Запада».

Докучаев уже тогда понимал, что общепринятые методы обработки почв разрушают дивную структуру чернозёма, он верил, что существуют способы обработки почв, не разрушающие эту структуру, и возложил поиск этих способов на будущие поколения.

Он уже тогда понимал роль микроорганизмов в созидании плодородия, но не знал ещё механизма взаимодействия «растение – почва – почвенные организмы». Уверен, если бы в руки Докучаева попала книга Ф. Гельцер «Симбиоз с микроорганизмами – основа жизни растений», он легко бы сделал то, что с таким трудом удалось сделать мне. К сожалению, с его работами я познакомился достаточно поздно, когда уже самостоятельно одолел многие заблуждения современной агрономии.

Когда я читал статьи и книги Докучаева, помещённые в сборнике «Дороже золота русский чернозём» (издательство МГУ, 1994), я чуть не заплакал: я затратил столько усилий, в первую очередь моральных, а Докучаеву всё уже тогда было ясно. Правда, он сам попал в схожую ситуацию, когда прочитал впервые тогда опубликованные труды Ломоносова. На лекции в 1900 году он сказал: «Я сам учёную степень получил в некотором роде за борьбу с мельницами, так как ломал копья за теорию происхождения чернозёма. На днях профессор Вернадский получил поручение от Московского университета разобрать сочинения Ломоносова, и я с удивлением узнал от Вернадского, что Ломоносов давно уже изложил в своих сочинениях ту теорию, за защиту которой я получил докторскую степень, и изложил, надо признаться, шире и более обобщающим образом».

Дальше он пишет в 1763 году в «О слоях земных»: «Итак, нет сомнения, что чернозём – не первообразная и не первозданная материя, но произошёл от согнития животных и растущих тел со временем» и это «всяк признает, кто вышеобъявленное описание и свойства вещей рассудит. От животных и растений умножение чёрной садовой и огородной земли известно: жилые места и навозом удобренные пашни о том везде уверяют».

Когда в 1998 году в московском магазине «Урожай» я увидел книгу Ф. Гельцер «Симбиоз с микроорганизмами – основа жизни растений» (издательство МСХА, Москва, 1990), я был готов к встрече. Купив все экземпляры книги, что стояли на полке, я вприпрыжку поспешил домой. Выяснилось, что книжка мне не по зубам – слишком много научных терминов. Но это меня не остановило. Обзавёлся словарями и учебниками. Потом «переселился» в библиотеки, в основном в Российскую сельскохозяйственную библиотеку, и потом в «Ленинку», и через месяц у меня была готова книга «Колонизация планеты Земля».

Издал за свои средства 1000 экземпляров. У книги был подзаголовок «Новое научно-художественное представление о появлении и развитии жизни на Земле». Тогда и представить не мог, как это научно-художественное представление о жизни изменит ход моей собственной жизни.

Книга не только изменила мою жизнь, она меня успокоила. В ней мне удалось расставить все значительные события развития жизни на Земле в хронологическом порядке. И тогда я увидел, что это Замысел и что слово Живая материя надо писать с прописной буквы.

Почему я успокоился? Да потому, что в сотворении Живой клетки принимала участие вся Вселенная, и Замысел такого масштаба мы не можем разрушить.

Но нам отведена завидная участь сотворчества.

В Библии верно сказано, что мы созданы по образу и подобию. Но это не означает, что Бог, как и мы – с руками-ногами, а это означает, что сотворены мы для сотворчества.

Мы с тобой, дорогой Анатолий, живём в материальном мире. Творец существо нематериальное, но доступен для нас только через материальные носители, через творение, а сотворение Живой клетки я считаю высшим достижением Творца.

Материя – это всегда взаимодействие вещества, энергии и информации. Живая материя от Неживой материи отличается именно объёмом информации. Вещество и энергия – вечны, они только видоизменяются, а вот информация имеет свойство накапливаться и, увы, исчезать.

Если Создатель создавал то, чего не было, то у нас задача много проще – Творение перед нами, и мы сотворены не для того, чтобы разрушить Живое, а для того, чтобы исполнить – разнести Жизнь по необъятным просторам Космоса. «Не разрушить, но исполнить...»

Я думаю, что в истории Вселенной наступает новый этап – сотворчество Творца и человека. Мы должны стать не просто руками-ногами Творца, но и соавторами, сотворцами. И это Замысел, и это

должен понять каждый. Если отсутствует связь между Господом и человеком, мы переступаем ту грань, где начинается грех...

Меня постоянно мучает вопрос: неужели тогда, когда создавалась Библия, кому-то уже было понятно, что земледелие, а точнее землепашество есть грех.

Откроем Библию (Бытие, гл. 4):

2. … И был Авель пастырь овец, а Каин был земледелец.

3. Спустя несколько времени Каин принёс от плодов земли дар Господу.

4. И Авель тоже принёс от первородных стада своего и от тука их. И призрел Господь на Авеля и на дар его.

5. А на Каина и на дар его не презрел. Каин сильно огорчился и поникло лицо его.

6. И сказал Господь Каину: почему ты огорчился? И отчего поникло лице твоё?

7. Если не делаешь доброе, то у дверей грех лежит…

Как ты думаешь, о каком грехе идет речь? Об убийстве Авеля? Но этого пока не случилось, и всё, что сказано о Каине – он земледелец. Казалось бы, плоды земли должны бы больше понравиться Господу, чем кровавые дары Авеля, но...

Читаем дальше:

12. Когда ты будешь возделывать землю, она не станет более давать силы своей для тебя; ты будешь изгнанником и скитальцем на земле…

Так оно и случилось.

В библейской легенде сказано: когда по земле провели первую борозду, из неё полилась кровь. Если вдуматься – так оно и было. Правда, кровь эта была бесцветной – это была вода, земля сохла, и на месте первых очагов цивилизации сегодня рукотворные пустыни.

Только признав Божий мир Учителем, мы сможем достичь гармонии в себе, в своих отношениях со средой обитания во взаимодействии со всеми остальными цивилизациями планеты Земля.

Да, в Библии верно сказано, что мы сотворены по образу и подобию, это означает, что мы созданы для сотворчества. Но главное, что Ему, наверное, не хватало, это сотоварища, именно для этого мы были одарены Словом. Ибо человек говорящий, как показал Б. Поршнев, и человек разумный – синонимы. Но Поршнев не мог и представить, что эволюция человека разумного приведёт к появлению нового вида – «человека болтающего».

Но «человек болтающий» не способен разобраться в системных заблуждениях так называемой мировой культуры, а без этого невозможно восстановить соэволюцию Божьего мира.

К счастью, превращение «человека разумного» в «человека болтающего» не закреплено генетически, а значит, у нас есть ещё шанс…

Что такое ХБО

ХБО – Хомобиотический оборот – оборот биогенных веществ, энергии и информации, направляемый человеком разумным. Переработка отходов почвенными организмами в экочернозёмы (ЭЧ) и концентрированные почвенные растворы (КПР) – центральное звено ХБО.

Для чего нужны экочернозёмы и КПР в Африке, если основная ценность чернозёмов – почвенные организмы – в условиях Африки всё равно не выживут?

ЭЧ и КПР нужны везде. ХБО – и в Африке ХБО.

В любом регионе внедрение ХБО делится на две стадии: выращивание ЭЧ и КПР в искусственных условиях и далее – адаптация почв и почвенных организмов к местным условиям. При этом идёт замещение почвенных организмов экочернозёмов местными, устойчивыми к данным условиям формам.

Выращивание местных продуктов питания ни в коем случае не вытеснит выращивание ЭЧ, КПР и полноценных продуктов питания в искусственных условиях, так как это разные продукты и они не являются конкурентами.

Чернозёмы, в частности русские чернозёмы – самые продуктивные почвы планеты, если считать не только производительность, но и качество производимой продукции. Продукция чернозёмной полосы целебна.

В начале XX века в России были проведены широкомасштабные исследования, которые со статистической достоверностью показали, что количество многих системных заболеваний в чернозёмной зоне значительно меньше, чем северней или южней чернозёмной зоны. К сожалению, эти исследования уже не повторить потому, что применение тяжёлой агротехники и агрохимии уничтожило чернозёмную зону как таковую. К счастью, девственные чернозёмы сохранились небольшими кусочками, что помогло нам собрать образцы чернозёмов и собрать образцы почвенных организмов, характерных для девственных чернозёмов.

В результате нашей работы были получены экочернозёмы, превосходящие по своей производительности и по своим целебным качествам девственные чернозёмы. Но главное, что позволило нам получить подобные результаты, – это труды российских учёных-исследователей процессов почвообразования. Мы собрали образцы почв, мы создали идеальные климатические условия и получили результаты, удивившие нас самих. Отмечу, что искусственным при их создании был только климат, все остальные компоненты естественные.

Девственные чернозёмы создают идеальную среду обитания для одновременного проживания как аэробных, живущих только при присутствии атмосферного воздуха (кислорода), микроорганизмов,

так и для анаэробных, живущих только при отсутствии атмосферного воздуха, микроорганизмов. Девственные чернозёмы – это хорошо структурированные, воздухопроницаемые почвы, состоящие из огромного количества почвенных комочков с высоким содержанием гумуса. Именно гумус придаёт черноземам чёрный цвет и делает комочки почвы водостойкими, а сам чернозём воздухопроницаемым. Аэробные микроорганизмы живут на поверхности этих комочков, анаэробные – внутри. Аэробные микроорганизмы используют в процессах жизнедеятельности весь поступающий в почву кислород, чем и создают идеальные условия для анаэробных микроорганизмов, живущих внутри этих комочков.

К тому же чернозём является идеальным биореактором, в котором в течение многих веков перерабатывалась обильно поступающая в чернозём органика. Отмечу, что если бы почвы не уничтожали все патогенные микроорганизмы, то нас с вами на этой Земле уже не было.

Мировые (европейские) агротехнологии и технологии переработки отходов – это коллективное безумие.

Мы используем только природные процессы самоочищения плодородных почв и естественных водоёмов.

Переработка отходов почвенными организмами в экочернозёмы абсолютно необходима, к тому же супервыгодна.

Почему?

1. Сырьё

Сырьё для производства экочернозёмов есть везде, подходит вся органика и почти вся неорганика.

Отмечу, что почва – это органоминеральная смесь с широкой вариабельностью, где минеральная часть может составлять 90–20%.

2. Расходы

Расход энергии на производство единицы биопродукции в почве меньше, чем в воздушной или водной среде. Меньше съём тепла и влаги с поверхности живых организмов.

3. Сбыт

Если взглянете на карту деградированных почв, то увидите, что потребность в экочернозёмах не исчезнет никогда, особо остра надобность в аридных зонах. Червь как корм тоже имеет неограниченный сбыт.

4. Размножение

Количество червей за год можно увеличить в тысячи раз, количество микроорганизмов в... подсчитать невозможно.

5. Товарная продукция ХБО

Товарная продукция – экочернозёмы, концентрированный почвенный раствор, чернозёмообразующие организмы, корма, полноценные продукты питания и пр. Товарная продукция ХБО делится на две составляющие – свежая продукция, обеспечивающая местное населения всеми

разумно необходимыми продуктами питания и энергии, и продукцией длительного хранения, предназначенной на продажу в другие регионы.

Отмечу, что струнный транспорт Юницкого резко расширяет границы использования свежих продуктов.

6. Оборудование

Современное сельское хозяйство работает по технологиям 200-летней давности – по технологиям, созданным на пике научных заблуждений. Сегодня имеется фантастически производительное оборудование.

Особо интересны российские вакуумно-импульсные и вакуумно-вихревые технологии, позволяющие измельчить и перемешать сырьё и тем самым увеличить поверхности переработки субстратов микроорганизмами в тысячи раз, и увеличить скорости переработки. Это оборудование позволяет высушить биопродукцию при оптимальной температуре, сохранив почти все целебные свойства, приготовить полноценные продукты питания, произведённые по технологии ХБО.

7. Строительные энергосберегающие конструкции

Имеются экологически безупречные конструкции, позволяющие организовать терморегулируемые помещения без дополнительных затрат энергии. Основная терморегуляция производится живыми организмами.

8. Безотходные биокомплексы

Организованы таким образом, что так называемые отхо-ды жизнедеятельности одних живых организмов обеспечивают жизнедеятельность других живых организмов.

9. Полноценные продукты питания

Распространённое на Западе и зарождающееся сегодня в России понятие «органические продукты питания» требует возвращения к технологиям 19 века. Эти технологии малопроизводительны и неэффективны.

Технологии ХБО позволяют получать полноценные продукты питания – овощи, проростки, мясо и т. п. – дёшево и эффективно. Даже дешевле и эффективней, чем промышленные сельскохозяйственные технологии. Мы не запрещаем минеральные удобрения, мы делаем ненужным их применение! Мы не запрещаем ядохимикаты. Мы говорим, что сильное растение способно само справиться с паразитами.

Именно поэтому мы предлагаем использовать не термин «органические продукты питания», а «полноценные продукты питания», который означает, что в данном виде продуктов есть всё, что в нём должно быть (включая микроэлементы, витамины и вкусовые вещества). И нет ничего, чего в нём быть не должно (например, нет остатков пестицидов). Мы предлагаем для каждого вида продуктов создать стандарт на то, что в нём должно быть.

10. Экономика

Формула экономики проста: нет отходов – нет непроизводительных затрат.

Органическое земледелие непроизводительно и затратно потому, что на поля везут многотоннажный компост.

Концентрированный почвенный раствор (КПР) меняет все сельхозтехнологии. КПР направляет процессы, идущие в почвах, в сторону гумусообразования, пожнивных и корневых остатков, этого достаточно для обеспечения плодородия последующих лет. КПР и разумные методы обработки почв позволяют обеспечить расширяющееся воспроизводство плодородия.

11. Патенты

Экочернозёмы и концентрированные почвенные растворы запатентованы (патент на изобретение РФ № 2433109) как вещество!

Переработка так называемых отходов жизнедеятельности от любых сельскохозяйственных животных более чем вдвое увеличивает выход товарной продукции при значительно меньших затратах и таким образом делает сельхозпредприятия высокорентабельными.

Товарная продукция на первом этапе: чернозёмообразующие организмы (ЧОО), экочернозём (ЭЧ), биогрунт (БГ), концентрированный почвенный раствор (КПР), кормовой червь, зелёный корм (ЗК) – зелень зерновых, бобовых и технических культур.

Товарная продукция на втором этапе: корма для всех видов животных (сочные корма, грубые корма, белковые корма), перерабатывающие модули, специализированные растворы и т. д.

Отметим, что товарную продукцию любое сельскохозяйственное животное даёт не сразу, а так называемые отходы оно даёт, начиная с первого дня.

Одна дойная корова даёт навозной жижи не менее 50 литров в день. С наполнителем это примерно 100 литров, что даёт примерно 100 литров экочернозёмов.

Наполнители – это растительные отходы, малоплодородная земля и пр. Отходы должны быть измельчены до размеров 1–3 мм.

Основное сырьё (навоз) поступает уже измельчённым. Смесь должна быть воздухопроницаемой (сыпучей).

Стоимость товарной продукции, получаемой от переработки так называемых отходов жизнедеятельности, многократно превышает стоимость основной товарной продукции.

Кроме ЭЧ и КПР, переработка отходов чернозёмообразующими организмами ведёт к быстрому размножению червей, а червь является идеальной белковой продукцией, особо ценной при выращивании молоди любых животных.

Отмечу, что на первом этапе становления технологий ХБО червя нужно использовать только для производства плодородных почв, – позволяют обеспечить человека всем разумно необходимым в любом

регионе планеты, выводят любого производителя на свободный рынок. Полноценных продуктов сегодня на рынке ничтожно мало, а потребность огромна.

Стремительный рост во всех регионах мира «системных» заболеваний, получивших сегодня название «метаболический синдром», говорит о том, что биотический оборот разрушен в масштабах планеты, и единственная возможность выжить «человеку разумному» как виду – это повсеместно наладить хомобиотический оборот.

Отмечу, что наука как путь к Божьему миру сохранилась только в России, и, увы, здесь она может исчезнуть.

Отмечу, что две составляющие материи – вещество и энергия – бессмертны, умирает только информация.

Но информация умирает для того, чтобы возродиться вновь, но уже на новом уровне – таков Замысел.

От землепашества к землепользованию

По археологическим свидетельствам земледелие и опустынивание зародились 12 – 10 тысяч лет назад на Ближнем Востоке.

Земледелие – это хлебопашество. А зачем выращивать зерно там, где растут фрукты?

Зерно долго хранится.

Фрукты тоже можно высушить. И мясо можно высушить.

Но ни на сушёном мясе, ни на сушёных фруктах долго не протянешь.

Зерно – это семя, а семя – хранитель жизни. В нём есть нечто, без чего долго не проживешь. И древние это знали.

Приведу пример: в осаждённом Ленинграде самым ценным был хлеб, пайка хлеба. И голодающий за кусок хлеба мог отдать всё.

Именно хлебопашество стало одновременно источником богатства земледельческих государств и в то же время причиной грядущей экологической катастрофы.

«Нечего ждать милостей от природы, взять их – наша задача!» – это лозунг землепашца, и в этом главная ошибка (и глупость) человека якобы разумного. Где выход? А он есть – нам надо научиться, именно научиться, ПРАВИЛЬНО пользоваться милостями и дарами Природы.

«Живите как птицы небесные», – сказал Иисус, и это не было иносказанием. Выяснилось, что все условия для человека разумного, для того, чтобы он комфортно жил без проблем в любой точке планеты Земля, давно созданы. При этом все свои проблемы, в том числе и энергетические, человек может решить, используя только возобновляемые источники энергии.

И одно из самых притягательных и комфортных мест на земле – это широкая таёжная и степная зона, в которой расположена основная территория России. При этом зона тундры и аридные зоны юга России – прекрасные дополнения к этому комфорту. Мы собрали хомобиотехнологический цикл из самых высокопроизводительных живых организмов, живущих именно в России. Этот цикл позволяет сделать российского крестьянина зажиточным в любом регионе России. Дело в том, что солнечной энергии приходит на Землю в любой её точке примерно одинаковое количество, различен лишь угол наклона солнечных лучей к поверхности Земли, что можно исправить техническими средствами. Важно количество солнечных дней, которых, к примеру, на юге Сибири не меньше, чем в тропиках.

Этот цикл позволяет обеспечить все разумные потребности человека выращиванием растений и животных в искусственных условиях, воспроизводящих естественные условия. При этом растениеводство и животноводство в естественных условиях – это репродуктивная часть этого цикла. Семена и молодь животных лучше получать в естественных условиях, я бы сказал так – в условиях восстановленных человеком разумным Древних ландшафтов.

Попробую описать, что уже нами сделано и что предстоит сделать.

Полностью отработаны промышленные технологии переработки любых, подчёркиваю, любых отходов сообществом чернозёмообразующих организмов в экочернозёмы (ЭЧ) и концентрированные почвенные растворы (КПР).

Опробованы технологии выращивания растений на ЭЧ и КПР в естественных и искусственных условиях. Используются высокопроизводительные гидропонные/аэропонные установки, при этом «железки» не меняются, меняется суть.

Имеются промышленные технологии выращивания перепёлки. Выращивание перепёлки мы считаем обязательным звеном ХБО. Во-первых, яйцо перепёлки бесспорно полезно. Перепёлка обладает одним удивительным свойством – она умеет синтезировать все незаменимые аминокислоты даже при нехватке необходимых компонентов в кормах. Во-вторых, эти же незаменимые аминокислоты присутствуют в помёте, а помёта перепёлка «производит» на единицу объёма помещения значительно больше, чем любая другая сельскохозяйственная птица.

Имеются промышленные технологии выращивание осетров. Осётр – это бесспорно ценная порода, и особо ценна его икра. Сегодня выращивание осетровых в искусственных условиях стремительно развивается. Но осетровых выращивают на комбикормах, и это создаёт ряд проблем.

Первая – стоимость комбикормов. Комбикорма для ценных пород рыб везут из Европы. В России качественных кормов нет, особые сложности со стартовыми кормами, когда из крошечной икринки появляется крошечный малёк.

Вторая – качество рыбы. Рыба пахнет комбикормами (и не только пахнет – она ими пропитана), и её перед реализацией держат в чистой воде и какое-то время не кормят, а это потеря и времени, и веса.

Третья – рыба содержится в замкнутом пространстве в условиях стресса. Имеются установки замкнутого водоснабжения, но эти установки создают не условия жизни, а условия выживания. Они не справляются не только с выделениями осетра, но и с растворёнными в воде кормами.

Мы все эти проблемы решаем.

Первое – осётр будет питаться живыми кормами от рождения и до конца своих дней.

Второе – очистка воды будет происходить, как и в природе, почвенными организмами и водорослями.

Третье – мы убираем состояние стресса, воссоздав природные условия проживания осетру.

Кроме уже перечисленных животных, в указанном выше цикле участвуют традиционные жвачные животные – корова, лошадь, коза и пр. Но содержание и кормление животных будут воспроизводить природные условия содержания и кормления.

Существует ещё одна проблема: генетический отбор по одному из показателей, к примеру, по молоку или по мясу – противоестественен, и многие сельскохозяйственные животные – генетические уроды, у нас в планах – выращивание диких или полудиких животных.

К примеру, северного оленя. Его человек приручил, когда сам был полудиким, и он, уже домашний, ничем не отличается от своего дикого сородича, и его мясо полезно. Мы умеем выращивать корма в искусственных условиях, корма, ничем не отличимые от привычного ягеля. Но повторяю, репродукцию северного оленя надо оставить в естественных условиях, в искусственных условиях – только предубойное доращивание.

Очень интересен глухарь. Он поддаётся приручению, и основное его питание – хвоя, которой у нас, слава богу, хватает. Отмечу: интересных растений в нашей зоне немереное количество, и это открывает простор народному творчеству. Промышленные технологии выращивания кормов для любых животных практически готовы. Так как продукция, выращенная с применением экочернозёмов и КПР, является профилактикой всех системных заболеваний, то нет никаких сомнений, что эту продукцию купят и на Западе, и на Востоке.

Отмечу, что если переработать по технологиям ХБО так называемые отходы жизнедеятельности одного человека, то можно прокор-

мить троих, а если переработать отходы от одной коровы, то можно прокормить 5, а то и 10 коров. И не забывайте, что молоко и мясо вы получите не сразу, а навоз получите с первого дня жизни телёнка.

Когда человек открывал новые земли, куда не ступала его нога, он всегда был поражён разнообразием и обилием живых организмов, даже, к примеру, в суровых условиях Северного Сахалина. А ещё больше человек был восхищён царящей в девственной природе гармонией.

Значит и нам, если мы хотим достичь гармонии, необходимо перейти от схватки цивилизаций к взаимодействию – к Симбиозу.

Если, к примеру, мы привезём в Европу биогрунты, приготовленные на основе российского торфа, то одна тонна его позволит переработать до 80 тонн местных отходов, вместе с 20 тоннами местных почв, можно просто песка, и произвести не менее 100 тонн высокоплодородных почв. При этом продукция, полученная на основе произведённых почв, будет содержать все незаменимые микроэлементы в количествах, достаточных для обеспечения полноценной жизни.

Будем считать, что концепция «золотого миллиарда» уже устарела.

Технологии ХБО дают нам возможность не только решить проблемы отдельно взятой страны, но и решить проблемы глобальные, а самое острое явление глобального масштаба – это опустынивание.

Десять заповедей ХБО

ХБО – хомобиотический оборот – оборот биогенных веществ, энергии и информации, направляемый человеком разумным.

1. Земля – это Космический заповедник, который был передан нам, людям, в момент, когда мы были одарены Словом и Разумом. И вести себя на Земле мы должны как в Заповеднике.

2. Технологии ХБО – это технологии природных биологических систем.

3. Технологии ХБО позволяют восстановить Древние ландшафты. Древними ландшафтами мы называем ландшафты, бывшие на Земле до того, как человек провел по земле первую борозду. Восстановить Древние ландшафты можно, только восстановив одновременно почвы, растительный и животный мир биогеоценозов.

4. Уже сделаны первые и самые важные шаги, разработаны технологии ХБО по производству высокоплодородных почв, экочерноземов, патент РФ 2433109. Они превышают по содержанию гумуса, по биопроизводительности и по целебным свойствам произведённой продукции девственные чернозёмы.

5. Технологии ХБО позволяют сделать все сельхозпроизводства безотходными. Переработка отходов ведётся почвенными организмами. Почвенные организмы взяты из нетронутых плугом почв чернозёмной зоны России. Воссозданную нами культуру почвенных организмов мы назвали чернозёмообразующими организмами. Девственные чернозёмы – это не только самые высокопроизводительные почвы, если учитывать не только количество, но и целебные (природные) свойства выращенных растений, но и самый эффективный биореактор, созданный самой Природой для переработки обильно поступающей в чернозём органики.

6. Производство ЧОО – это стремительно расширяющееся воспроизводство плодородия.

7. Плодородные почвы – это место обмена веществ, энергии и информации между Живой и Неживой материей.

Это таинство Природы должно стать для человека священным. Плодородная почва должна быть защищена растительным покровом всегда. Обнажаться земля может только для обновления растительного покрова. Растительный покров должен сомкнуться над обнажённой землей в день посадки.

8. Произведённые по технологиям ХБО продукты питания являются полноценными, то есть в них есть все макро- и микро-компоненты, необходимые для полноценной жизни человека.

9. Пользоваться можно только дарами Природы.

«Нечего ждать милостей от природы, взять их – наша задача» – это устаревшее мировоззрение уходящих навсегда времён землепашества.

Технологии ХБО превосходят технологии землепашества не только по сбережению природы, но и по эффективности. Они переводят принципы религиозной жизни в повседневную жизнь.

Самое эффективное взаимодействие в природе – это любовь. И любовью можно увеличивать эти дары многократно. Подумайте, что даст больше пищевой продукции, к примеру, ландшафты Южной тайги, восстановленные в центральной России, или современный агроландшафт. К тому же Южная тайга – это не только лесные деревья, грибы и ягоды, но и плодоносящие кустарники, и поляны в лесу, и сады, защищённые лесными деревьями, и многое другое, что нам ещё придётся создавать.

10. Технологии ХБО позволяют обеспечить культурные растения и сельскохозяйственных животных кормами и средой обитания, воспроизводящей корма и среду обитания в девственной природе.

Так как действиями человека в повседневной жизни правят не Библейские заповеди, а интересы, то начать масштабное внедрение технологий ХБО мы сможем только на пустующих землях, но сегодня перед человеком не стоит задача борьбы с пустыней, а борьба с опустыниванием. Так называемые международные технологии no-till (не пахать) проблему опустынивания не решают. Сегодня рукотворные пустыни занимают миллионы и миллионы квадратных киломе-

тров. Технологии ХБО позволяют на этих безжизненных территориях восстановить брызжущие жизнью Древние ландшафты, в том числе и Древние сады, в которых появился первочеловек. К счастью, как говорил В. В. Докучаев, настоящий почвовед всегда может восстановить Древние ландшафты, и он это сделал: восстановил Древние ландшафты – Южную тайгу – на месте Каменной степи под Воронежем, во времена Докучаева казавшейся навеки безжизненной.

Только Россия обладает природными ресурсами и технологиями, позволяющими осуществить наш проект «контрнаступление на пустыню». На территории России образовалась обширная пустыня на месте Ногайской степи и прилегающих к ней степных территориях. Это территории, заключённые между Кавказом, Каспийским, Чёрным и Азовскими морями, и двумя великими реками Волгой и Доном, собирающими воду с большей части Европейской территории России, и начинать контрнаступление на пустыню лучше всего здесь. Это не только природоохранный проект, это экономически, экологически и этически обоснованный проект, дающий рабочие места, дающий востребованную во всем мире продукцию, проект, который не только даст товарную продукцию, деньги и славу стране, но и проект, позволяющий от конфронтации со всем миром перейти к сотрудничеству.

.... * * * ....

Технологии «ХБО + СТЮ» для устойчивого развития всех регионов России

ХБО – хомобиотический оборот – оборот биогенных веществ, энергии и информации, направляемый человеком разумным.

СТЮ – струнный транспорт Юницкого.

Технологии современного промышленного сельского хозяйства – это технологии, созданные на пике заблуждений европейской науки. Более ста лет назад В. Докучаев сказал, что если российский земледелец станет использовать научные достижения Запада, то его ждёт самая плачевная участь. Увы, так оно и получилось. Сегодня не только Россия, но и весь мир использует «научные достижения Запада». Надо отметить, что в России, как и в Китае, да и во многих других странах, европейские технологии используются в испорченном варианте.

В том, что мировое промышленное сельское хозяйство производит некачественные продукты питания, на Западе уже признали, ибо органическими продуктами питания признаются только те продукты, которые производятся кустарно без применения тяжёлой техники и агрохимии.

Но технологии так называемого органического земледелия – это технологии XVIII века, и они не могут прокормить возросшее в числе население Земли. Это тоже признали на Западе, выдвинув концепцию

«Золотой миллиард». Да, природных ресурсов, признаёт западная наука, хватает только на то, чтобы полноценно прокормить «Золотой миллиард». Уверяю вас, что мы с вами в этот миллиард не входим.

Лозунг земледельцев всех времён: «Нечего ждать милостей от природы, взять их – наша задача» повсеместно привёл к деградации природных ландшафтов. Инженерная мысль человека набрала небывалую до этого мощь, и именно это становится опасным. Инженерная мысль направлена на достижение благоденствия человека, и происходит это зачастую за счёт природы.

Со временем выяснилось, что человек не может благоденствовать за счёт природы, он может жить-существовать только вместе с природой, как не может жить мозг без здорового тела в целом, как и каждой составляющей всего тела. При этом каждый орган да и каждая клетка живут самостоятельной жизнью. Но они соединены удивительным единством жизни целого организма и удивительно тонкими механизмами взаиморегуляции.

Так вот, соединив ХБО и СТЮ, мы соединили достижения инженерной мысли человека с достижениями Природы.

Технологии ХБО – это технологии, воспроизводящие технологии природных биологических систем. Технологии ХБО заменяют извечную борьбу человека с силами природы взаимодействием.

Технологии «ХБО + СТЮ» позволяют одновременно:

- обеспечить всё население Земли свежими и недорогими природными продуктами питания,
- сделать ненужным применение минеральных удобрений и прочей агрохимии,
- восстановить Древние ландшафты, бывшие на Земле до того, как человек провёл по земле первую борозду,
- усилить собственную защиту организмов сельскохозяйственных растений и животных к вредителям и болезням,
- обеспечить растения полноценной почвой, а сельскохозяйственных животных полноценными кормами,
- резко снизить количество сельхозугодий.

Центральным звеном технологий ХБО является переработка отходов почвенными чернозёмообразующими организмами в экочернозёмы (ЭЧ) и концентрированные почвенные растворы – КПР (патент РФ № 2433109).

Отмечу, что появление ЭЧ и КПР в корне меняет все сельскохозяйственные технологии.

Конкурирующие технологии:

Искусственное создание специализированных микробных сообществ и вермикомпостирование.

Искусственное создание микробных сообществ требует огромных и бессмысленных усилий. Человек никогда не сможет искусственно воспроизвести бесчисленное множество почвенных организмов, человек никогда не сможет синтезировать великое множество регуляторных веществ, которое синтезируется в плодородных почвах, но человек может воспроизвести плодородные почвы!

В технологиях ХБО за воспроизводство микробиологических сообществ и за их специализацию отвечает дождевой червь. Следовательно, эти операции являются не только более быстрыми и дешёвыми, но и более точными. Сообщество мы не конструируем, а адаптируем уже имеющееся сообщество к новому сырью и к новым задачам.

Вермикультура – это разведение дождевых червей и использование их на последних стадиях компостирования органических отходов. Основные различия с технологиями ХБО следующие:

1. Вермикомпостирование требует предварительного компостирования отходов, технологии ХБО – не требуют.

2. Весь объём отходов при вермикомпостировании пропускают через червя. При использовании технологий ХБО червю требуется скормить не более одного процента отходов.

3. Вермикомпостирование заточено под узкий класс сельскохозяйственных отходов. Предварительное компостирование навоза или птичьего помёта – долгий и непроизводительный процесс.

4. Современное вермикомпостирование очень плохо механизировано.

Технологии ХБО позволяют:

1. Сделать сельскохозяйственное производство безотходным.

2. Восстановить плодородие почв.

3. Восстановить природные целебные качества продуктов питания.

4. Резко сократить количество сельхозугодий.

5. Восстановить на высвободившихся территориях Древние ландшафты.

Как только мы восстановим Древние ландшафты, восстановится и климат планеты Земля. Технологии ХБО в корне меняют экономику сельскохозяйственного производства.

Во-первых, нет отходов – нет непроизводственных затрат.

Во-вторых, переработка отходов даёт товарной продукции много больше, чем традиционное производство. Использование ЭЧ и КПР позволяют не только отказаться от агрохимии, но и позволяют поднять производительность сельхозпроизводства, как в открытом, так и в защищённом грунте.

И самое главное, продукты питания, произведённые по технологиям ХБО, становятся полноценными, а это не только обеспечит местных жителей продуктами питания, но и обеспечит сбыт продукции,

к примеру, в Европу. Поэтому струнный транспорт Юницкого решает множество проблем.

Позволяет доставлять ХБО-продукты жителям мегаполисов свежими, и не только для своих, но и для жителей сопредельных стран.

Восстановить Древние ландшафты невозможно, не восстановив Древнее многообразие растительного и животного мира, а это означает, что мы должны обеспечить возможность миграций животных. Струнный транспорт позволяет это сделать.

СТЮ позволяет вернуть в биотический оборот огромные территории, занятые ныне автомобильными и железнодорожными магистралями, и он не имеет множества пересечений и обеспечивает безопасность.

И самое главное – технологии СТЮ позволяют вписаться в любой ландшафт, не искажая и не нарушая его.

Поэтому мы вправе бросить клич – ХБО + СТЮ – регионам России!

Нечерноземье Центральной России считается зоной рискованного земледелия, что в корне неверно. В зоне Южной тайги влаги и тепла достаточно, чтобы росли лесные деревья, а этого более чем достаточно, чтобы обеспечить кормами все виды животных.

В Европе хорошо освоены технологии выращивания энергетических лесов. По технологиям ХБО эти леса становятся ещё и «кормовыми».

Для энергетических лесов используют быстрорастущие деревья, размножающиеся черенкованием, к примеру, осину или иву. В лесной зоне именно осина и ива являются зимним кормом для лося, зайца и других травоядных животных. Кормом являются тонкие ветки, кора и луб.

Основным компонентом древесины является целлюлоза, а целлюлоза – это полимер глюкозы. Современные дезинтеграторы позволяют «порвать» целлюлозу на простые сахара, и древесина тоже становится кормом. Что древесина является прекрасным кормом, давным-давно доказали термиты. Они разлагают целлюлозу с помощью целлюлаза и синтезируют белок. В МГУ во времена, когда были перебои с финансированием, семью термитов в течение года (!) кормили только ватой, которая оказалась под руками, и семья прекрасно себя чувствовала и активно плодилась.

Отмечу, что многие растения зоны Южной тайги, «поставляющие» корм коровам и другим травоядным животным, являются ещё и медоносами. Мы обладаем технологиями павильонного содержания пчёл и в условиях Южной тайги (Кимры) получили по 150 кг мёда с каждой пчелиной семьи, и это не предел.

Есть ещё одно замечательное свойство Южной тайги. Под защитой леса можно организовать и луга, и поля, и сады. При этом нам не понадобятся пестициды и прочие ядохимикаты потому, что так

называемых насекомых-вредителей будет столько, сколько положено природой.

Как бывший фермер скажу тебе, Анатолий, как бывшему фермеру: все несчастья как раз и происходят тогда, когда человек разрушает природный баланс.

Обрабатывая поля пестицидами, человек уничтожает не только вредителей, он уничтожает всех, кто этими «вредителями» питается – птиц и хищных насекомых.

После обработки пестицидами, выжившие «вредители» стремительно размножаются, для них готов «и стол и дом», а вот хищные насекомые, главные регуляторы численности «вредителей», увы, отстают. У них готов только «стол» – сами насекомые-«вредители», а с домом у них похуже.

Хищные насекомые устраивают гнёзда в земле или в зарослях, а где ты, к примеру, в Западной Европе найдёшь необработанную землю или дикие заросли? Так что на полях Западной Европы без пестицидов пока не обойтись.

И хотят ли того европейцы или не хотят, а системные заболевания, принимающие характер эпидемии, заставят их всё же восстанавливать Древние ландшафты – Южную тайгу, а значит без технологий ХБО + СТЮ им не обойтись.

Отмечу, что сравнительно неплодородные земли Нечерноземья мы легко можем вывести на уровень чернозёмов. Чернозёмам чёрный цвет придаёт гумус, в девственных чернозёмах гумуса было до 15%, сейчас его значительно меньше.

По технологиям ХБО гумус создает червь. Кроме того, мы умеем получать гуминовые вещества из торфа, а в торфе гумуса содержится до 70%.

А торфа, слава богу, в России приходится на каждого жителя более чем 1000 тонн, так что этого бесценного продукта хватит на столетия и столетия.

...Вот такие мои мысли, такие рассуждения и предложения, дорогой Анатолий Эдуардович! Совпадают ли они с твоими? Поддерживаешь ли ты их? Думаю, да, потому что ты создаёшь в ЭкоТехноПарке то, о чём я тебе рассказал, чем я и занимаюсь несколько последних десятилетий.

И это будет как дополнение к «Струнным дорогам», как мой скромный вклад в твоё детище, как симбиоз наших идей и проектов.

Да поможет нам Всевышний в наших творениях!

Твой Валерий Шапиро.

Часть вторая

Рождение чуда

Откуда, откуда взялось это чудо – необычный транспорт нового тысячелетия? Да, были ковры-самолёты, скачущие по воздуху кони с золотыми гривами, боты-скороходы, но, чтобы по воздуху, по небу мчался прозрачный вагон с пассажирами, да ещё и скорость имел необычную, это просто выдумки, фантазии не вполне здоровых людей.

Так или приблизительно так оценивали новое явление транспорта те люди, в мозгах которых не могли вместиться те фантазии и смелые взрывы творческой мысли. Точно так же оценивались первые попытки аэропланов взлететь в небо, потому что «этого не могло быть, ничто не может летать, что тяжелее воздуха...» А потом люди привыкли и к самолётам, и к поездам, и к кораблям, просто смирились, приняв новшество как должное и необходимое в жизни.

Хочу сказать, что проект Юницкого SkyWay уже прошёл ту стадию недоверия и протестов тех людей, которые «бомбили» интернет своими язвительными нападками, троллили проект «Небесной дороги» как только могли, изощряясь в своём очернительстве... Они и сегодня продолжают своё чёрное дело, как и раньше, скрываясь за маской «доброжелателей», но тут уже могли включиться в массированную атаку и другие виды рода человеческого – завистники и конкуренты. Те, которые тоже занимаются разработкой транспорта, но проект юнибуса, «летящего по небу», обогнал их потуги на столетия, с каждым днём утверждая себя своими действиями и делами.

Им, сомневающимся в серьёзности создания небесной дороги, можно посочувствовать и где-то понять их психологию и уровень интеллектуального мышления. Почему? Да просто потому, что они не видели своими глазами то детище, которое возводится в самых лучших цехах Беларуси. Не видели тот процесс, когда с чертежей через ум талантливых конструкторов и рабочих сходил на эстакады и столы, материализуясь, корпус юнибайка или юнибуса, струна-рельс длиной в сотню метров, необычные сидения для пассажиров... И много чего ещё, что не укладывается в голове простого обывателя.

«А может, действительно это всё держится в тайне, спрятано всё от людей для того, чтобы спрятать обман, увести их от правды?

Можно сколько угодно наснимать картинок и выложить в интернет, а где же правда, почему нас разводят как лохов?» Такие приблизительно тексты выкладывают и сегодня недоверчивые и злые противники прогресса.

И чтобы расставить точки над «i», чтобы снять недоверие и вопросы, мы решили сделать необычный репортаж с места события, из цеха, в котором и происходит главное рождение фантастического транспорта.

Первый юнибус SkyWay

15 августа 2016 г.

Сборочный цех SkyWay. Здесь ведутся работы над созданием первых промышленных образцов подвижного состава SkyWay – юнибусов.

Технология SkyWay раскрывает себя с новых сторон, демонстрируя беспрецедентность не только в отношении заявленных характеристик, но и в подходе к организации производственных процессов.

Подвижной состав обладает невероятными эксплуатационными характеристиками, а строительство дорог под него – в разы дешевле, чем все существующие альтернативы. Скорость передвижения юнибусов в городе – до 150 км/ч, для междугородного сообщения этот показатель может быть увеличен до 500 км/ч.

Юнибус SkyWay собирается с невероятной скоростью, что особенно ярко очерчивается при сравнении с автомобильной промышленностью. Первый образец, от дизайна кузова и до ходовой части юнибуса SkyWay (каждый элемент которого уникален), будет собран всего за несколько месяцев.

К концу этого года юнибус SkyWay будет опробован в действии на территории ЭкоТехноПарка.

До этого в сентябре 2016 его показывали на крупнейшей транспортной выставке InnoTrans в Берлине.

.... * * * ....

Михаил Кириченко:

– У нас сегодня необычный, сенсационный репортаж о самых секретных разработках подвижного состава. А экскурсоводом у нас будет Анатолий Эдуардович Юницкий.

– Хотя они и секретные, но основных секретов мы не выдадим, мы будем показывать то, что можно показывать, – так требуют правила. Идёмте в цех.

Вот даже в коридоре, возле входа, стоят элементы боковой части корпуса юнибуса, который будет закрывать ходовую часть. А здесь находится часть формы для получения левого лобового стекла юнибуса. Для того, чтобы соблюсти чёткую форму, а точность составляет до одной десятой миллиметра, то эта форма будет залита специальной смесью типа бетона, который даст жёсткость конструкции. Потом она будет перевёрнута, и по той наружной поверхности, сделанной высококачественно, отполированной, будет изготавливаться стекло.



А здесь находятся стеклопластиковые элементы для подвижного состава. На столе стоят кресла. Они уникальные, потому что изготавливаются у нас и по уникальным чертежам.

– Такие кресла не продаются нигде и по всему земному шару не создаются. Скажите, вы видели где-нибудь, чтобы пассажир сидел в кресле и крутил педали?

Это только у нас. «Сидушка» и спинка – уникальные, приспособлены под любого пассажира. Мы разработали специальную эргономику для того, чтобы пассажиру, который решил заняться физическими упражнениями, было удобно и комфортно двигаться.

А это элементы лобового обтекателя верхней части юнибайка. А рядом – хвостовой обтекатель той части, где стоят агрегаты – вверх, это подвесной вид транспортного средства.

Переходим в соседний отсек и видим, что здесь изготавливается другая половинка лобового стекла по той же технологии. То, что мы видели у входа.

Там одна форма обтекателя, а здесь, уже в зеркально-симметричном положении, другая, отличающаяся от первой. Но рабочая поверхность не видна, она находится внутри. Она будет потом залита для жёсткости специальным раствором.

Да, это детали, а как это всё собирается воедино, ознакомимся дальше: шлифовка, полировка, доводка до идеального состояния – очень много ручной работы. Если дизайн легковых автомобилей

с каждым годом усложняется, совершенствуется, то мы должны не только не отставать, но и обгонять время.

Приведу пример. Итальянские дизайнеры берут за дизайн автомобиля где-то 60 миллионов евро. За разработку и изготовление фона. То, что и мы делаем. И у них много ручного труда. Они даже гордятся этим. Кроме чертежей, они чувствуют рукой, пропуская через своё сердце видение будущей формы. Это как в создании скульптуры, когда мастер убирает из камня всё лишнее. Заливая отдельные места пластилином, закрыв глаза, они нежно гладят пальцами поверхность до тех пор, пока не увидят «пятым зрением» то, что должно отвечать требованиям автодизайна. Тот, кто проделывает это, должен обладать не только талантом, но и внутренним «шестым чутьём».

Таким талантом предвидения красоты нашего юнибуса, скажу честно, обладают и наши дизайнеры. Во сколько обходится цена дизайна нашего транспортного средства? В сотни раз дешевле итальян-



ских дизайнеров. И при этом мы выглядим не хуже них как в дизайне, так и в аэродинамике, которая превосходит их показатели. Таких аэродинамичных форм, как у нас, нигде в мире нет.

Приглашаю вас подойти к корпусу юнибайка. Начинается его сборка. Пока в нём нет начинки, то можно показывать зрителям. Видны кабели, электрика, ждут своей очереди агрегаты, стальная рама, элементы подвеса. Здесь будут расположены обтекатели и боковинки, которые мы видели вначале, и лобовое стекло. А здесь будут находиться

четыре большие двери, через которые будет удобно входить и выходить пассажирам.

Мы делаем это для того, чтобы поставить наш транспорт в те страны, где левостороннее движение и где правостороннее движение. Потом, естественно, мы оставим двери с одной только стороны – либо слева, либо справа. Видно, что здесь уже прошла рабочая окраска, поэтому начнётся следующий этап – сборка всего.

Перед нами уже промышленный образец, который будет полностью функционален. Он после выставки и некоторой доводки будет доставлен в ЭкоТехноПарк и станет на струны.

Да, это тот образец, который будет представлен на выставке в Берлине.

Снова читаю на своей странице отзывы или вопросы (уже не такие злые, как раньше) тех, кто проявляет уже нетерпеливость, им не терпится скорее всё увидеть. И мне, дорогие друзья, не терпится всё увидеть своими глазами. Как в природе зима сменяется весной, а весна летом, так и у нас всё идёт своим чередом. Долго? Друзья мои, вы неправы. И вот почему.

Когда мы начали изготавливать юнибайки и юнибусы? Два с половиной месяца назад. В такие сжатые сроки никто и никогда, нигде и в никакой стране, не выпускал свои новые автомобили. Как долго изготавливались автомобили в Японии, самолёты в разных странах? Не за месяцы, как мы, не за год... Я просто удивляюсь, когда нас упрекают в медлительности. Поэтому я и нахожусь здесь, чтобы показать, что мы, начиная с нуля, облекаем в жизненную форму наш небесный транспорт, вливаем в него живую душу, чтобы он в дальнейшем слился с душой и сердцем человека. Смотрите, убеждайтесь, что это не сказки или фантазии, всё в натуральном виде и без подвоха. Так что чуть-чуть потерпите и всё увидите уже на выставке в Берлине в сентябре 2016 года!

А дальше – сердце нашей деятельности. Идём туда, где изготавливаются наши юнибусы. Инновационный пол закрыт, но могу сказать, что он не из стекла. Считаю, что нельзя делать в транспортном средстве стеклянный пол. С точки зрения безопасности. И неприятно, когда в зеркале отображаются девушки в юбках. Отмечу, что здесь уже каркас полностью готов, как и верхняя часть, и мы изготавливаем сейчас стёкла. Здесь будет прямое остекление двери, всё это сейчас в работе.

Ходовая часть тоже в работе, мы успеваем. Хотя сроки настолько сжатые, что, повторюсь, никто в мире такие сложные машины за такое короткое время с нуля не делает. Тем более что это не наше собственное производство и помещение. Мы его недавно стали арендовать.

У нас даже своего оборудования нет. И в полном объёме, по большому счёту, его сегодня не хватает. Поэтому мы вынуждены были подключить к проекту большое количество подрядчиков, субподрядчиков и поставщиков, которые изготавливают для нас отдельные элементы.

А какая нагрузка ложится на наших рабочих и специалистов, и говорить не приходится – они работают и вечерами, и ночью, и в праздники, и в выходные...

Что за конструкция перед нами? Поясняю. Для того, чтобы тот же юнибайк перевезти куда-нибудь, потребовалось изготовление такой площадки. Чтобы перевезти автомобиль, его нужно только закрепить, он стоит на колёсах.

Колёс у него нет, поэтому для него нужна такая вот «колыбель». Он не стоит на земле, а подвешен. И для того, чтобы его транспортировать и перевезти в сохранности, пришлось разрабатывать вот такой каркас с рамой для перевозки, которая будет потом вместе с юнибайком поставлена в фуру, чтобы везти на выставку. Изделие дорогостоящее, и мы его застрахуем на 500 тысяч евро.

Впереди – таинственно задрапированное сооружение. Но к нему мы подходить не будем, ещё рано открывать карты. Это относится к высокоскоростному транспорту, и это в стадии разработки.

Можно посмотреть на рельсы, которые за ним лежат. Это имитация путей, потому что путей у нас на выставке не будет, но покажем только в полномасштабном размере. Потому что мы ещё покажем и путь, по которому будет двигаться юнибус. Но не будет на него опираться, а стоять над ней. Мы же не можем там установить полномасштабные рельсы.

Всё то, о чём мы рассказывали, это непосредственные разработки ЗАО «Струнные технологии». Это же касается и мотор-колёс, непосредственно электродвигателей, всё и вся разработано нами. Никто сторонний нам ничего не разрабатывал.

Например, мотор-колёса для юнибайка, они почти в сборе, ещё не присоединены тормозные диски и колодки. Масштаб виден, всё в натуральную величину. Мощность его до 5кВт. А суммарная мощность до 20 кВт. А для полноценной работы нам необходимо всего 2,5 кВт. Чтобы разгоняться и тормозить, должна быть избыточная мощность, и поэтому вполне достаточно, чтобы развивать скорость до 150 км/ч.

Представим машину, которая везёт трёх пассажиров (в юнибайке будет до трёх пассажиров) со скоростью до 150 км/ч. При этом если перевести электрическую энергию в топливо, то расход топлива, например, при скорости 100 км/ч будет где-то около 0,5 литра на 100 км пути. Вы встречали где-нибудь скоростное транспортное

средство, которое могло перевезти пассажиров на 100 км, расходовав всего 0,5 литра топлива? И я не знаю, кроме юнибайка. Фантастика? Да. Поэтому мы и делаем фантастические средства передвижения по планете.

Фантастика уже приблизилась к реальности вплотную. Уже невозможно отделить или определить ту черту или границу между реальностью и фантастикой. Мы уже строим тестовые участки, и после того, как они будут продемонстрированы миру (пока на выставке) в Берлине, будут работать уже там, на тестовом полигоне. Скажу так: всё готово уже для того, чтобы собрать и отправить нашу продукцию на выставку!

Ну и в заключение последний этап репортажа-демонстрации. Это мотор-колесо нашего транспорта. Это приспособление для изготовления ротора, который набирается из пластин, в него будут вставляться магниты. Статор будет большего диаметра. Мощность этого двигателя с колесом составляет до 50 кВт. Хотя для работы юнибуса, в который вмещается 40 пассажиров, при штатной скорости нужно где-то порядка 7 кВт. Опять же, суммарная мощность мотор-колёс составит более 100 кВт – для того, чтобы развивать скорость, чтобы двигаться в горочку или спускаться с неё. Поэтому мы делаем двигатели с огромным запасом мощности в десятикратном значении.

С твёрдой уверенностью я говорю:

– Мы готовы выехать на выставку в Берлине! Встретимся там.

.... * * * ....

И как только ролик с репортажем Анатолия Юницкого вышел в эфир, сразу же откликнулись с восторженными отзывами зрители:

Анатолий Эдуардович, спасибо за Вашу работу!!!

Отличная организация работы. Просторный, светлый цех. Каждый занимается своим делом. Чистота кругом. Это радует.

SkyWay – Олег Марценюк

Супер! Вот и материал для пессимистов. Расход топлива на 100 км при скорости 150 км/ч составляет 350 граммов – я шокирован, друзья! Вот это ИННОВАЦИИ. Весь Транспортный Мир теперь будет у ног SkyWay. Это ПРОРЫВ, друзья!

Присоединяйтесь к проекту немедля, чтобы потом не кусать локти. Карты уже раскрыты налицо. Сентябрь будет историческим месяцем в транспортной индустрии. Всем желаю Успехов и правильного принятия решения. Приглашаю в свою команду!!!

Сергей Вороновец

...Ну это ещё даже тесты не проводились, о цифрах можно будет говорить после заводских испытаний на полигоне.

Vladislav SKOLIBOG

Обалдеть!!! Пока я гулял по городу Львову, меня в просмотре опередили 1479 чел., а всего-то прошло 4 часа!

Vladimir Poznokos

Да, серьёзные вещи наспех никогда не делаются! Видео порадовало тем, что показали полномасштабные модели.

Ирина Хваль

Молодцы!!! Так держать! Строй SKYWAY– спасай планету!

ALEX GReen

Будущее создается сегодня !!!!!!!!!

master kit

Гений века! Невероятный талант! Строй SKYWAY – спасай планету!

OdinTakou

Эх, скорей бы уже посмотреть на полностью введённый в эксплуатацию юнибус!

Евгений Яранцев.

Я могу передать только свои мысли в теме струнного транспорта: НЕВЕРОЯТНО! Так быстро, в простом рутинном труде, рождается новая планетарная задумка. Всего 20 лет назад такие заслуги наши партийные органы назвали бы СУДЬБОНОСНЫМИ и посвятили бы к какому-то СЪЕЗДУ партии...

Теперь на стапелях нормального Белорусского предприятия, простыми рабочими уже идёт сборка новейшей технологической разработки.

И не к съезду, а к международной ВЫСТАВКЕ, т. е. для людей!!!

И как сказал один киногерой: НЕ надо оваций... Поддержите МАТЕРИАЛЬНО!

Это будет лучшей оценкой в создании НОВОГО транспорта для простых людей. Я поддержал. А ВЫ?!

Наталья Шевченко

Даже страшно – если бы я прошла мимо СкайВэй!? Какое доброе и нужное для планеты дело делаем! Ещё и деньги получим!!!

Vee K

...Тролли курят...

Выставка в Берлине – InnoTrans 2016

Если юнибус SkyWay, представленный на выставке InnoTrans 2016 в Берлине, показался вам слишком компактным, не стоит переживать! Он прошёл проверку прямо на месте действия. Данное транспортное средство предназначено для транспортировки пассажиров в городе и может вмещать от 14 до 17 человек, при этом достигая скорости до 150 км/ч.

Эксперимент подтвердил заявленные характеристики по вместительности салона и даже превзошёл ожидания разработчиков.

Представляем интервью с выставки InnoTrans 2016 – с ***Хорстом Петэром*** прямо из салона юнибуса.



Кто такой *Хорст Петэр*? Он работает в сфере строительной инженерии и приехал на InnoTrans не только ради любопытства: ему было интересно оценить выставку с профессиональной точки зрения.

Инновационный струнно-транспортный экспонат не мог остаться без внимания: в интервью Хорст рассказал, какое впечатление произвёл на него SkyWay.

По словам Хорста Петэра, Германия нуждается в таких решениях, которые предлагает SkyWay, потому что, например, в сельской местности государственная железная дорога нерентабельна. Автобусные компании тоже не всегда могут обеспечивать адекватное транспортное сообщение. А лёгкая трасса SkyWay справилась бы с той задачей отлично.

Петэр оценил также и качество исполнения подвижного состава, в особенности интерьер транспортных средств и их вместительность.

Он отметил, что даже у таких общепризнанных лидеров немецкого машиностроения, как Mercedes и BMW, уровень качества упал из-за стремления к низкой стоимости изготовления. И на их фоне подвижной состав небесной дороги выгодно выделяется.

«Я считаю, то, что вы сегодня представили на выставке, – очень впечатляющая вещь. Вы должны находиться в центре выставочного зала, а не сбоку».

И дальше – репортаж с места событий, который ведёт Михаил Кириченко:

– Здравствуйте, дорогие друзья! Вы смотрите новости SkyWay, в которых мы рассказываем и показываем вам новые разработки и прорывные транспортные технологии. Мы предлагаем вашему вниманию интервью с самым почётным или главным гостем нашего стенда, который подтвердит всем тем скептикам, которые сомневались, что человек нормальных размеров может поместиться в юнибайке.

Так вот, наш гость, которого я вам представляю, гражданин Германии Хорст Петэр, и он прекрасно говорит по-русски, и мы ведём с ним беседу в юнибайке, как видите, в прекрасных условиях. Вот он и поведает о своих впечатлениях от того, как он чувствует себя, находясь в необычном виде транспорта.

– Здравствуйте, господин Петэр! Сначала расскажите нам о том, где вы так хорошо освоили русский язык.

– Спасибо, Михаил, за представленную возможность общаться с людьми через вашу программу! Моя жена из Питера, дети и внуки говорят и на немецком, и на русском языке. А я был когда-то студентом в Советском Союзе.

– И вы живёте в Берлине? И как вы попали на эту выставку? Знали о ней раньше?

– Нет, я не живу в Берлине. Мы живём в сельской местности, в маленьком городке Штендаль, где тридцать тысяч населения. Нам, немцам, интересно было смотреть выставку в Беларуси, Москве, нам необходимо изучать новые технологии, особенно в транспорте.

– Мы знаем, что струнным транспортом интересуются в основном те, кто проживал у нас, а потом по разным причинам уехали за рубеж. А какой интерес представляет выставка SkyWay? А сами вы когда узнали о сегодняшней выставке?

– Буквально вчера вечером. А сегодня я уже здесь. Мой друг, приехав из Петербурга, побывал здесь, где выставлялись экспонаты, показывал мне в интернете презентацию о струнном транспорте. Я очень этим заинтересовался. Нас интересовали многие вопросы

этого проекта – консультативные, материальные. Мы начали дискутировать на эту тему и поэтому решили побывать здесь, чтобы увидеть всё своими глазами.

– И какое же ваше впечатление – как и о выставке InnoTrans 2016, так и о стенде SkyWay?

– В таком внедрении струнного транспорта нуждается не только ваша страна, но и Германия. Потому что наша государственная железная дорога Дойчерайхсман – сегодня Бундесбан – работает не рентабельно. Поэтому все рельсы в сельской местности разбираются. С другой стороны, даже автобусные компании не могут обеспечивать все нужды населения. А третья точка зрения – у нас селения по триста-пятьсот человек. Каждый день дети должны ехать в школу. Вот если бы нам такие системы, не было бы никаких проблем с доставкой детей в школу! Матери и отцу даже не обязательно сопровождать детей, их просто нужно посадить в такую капсулу-огурчик, и транспорт довезёт к самой школе. И так же назад. Фантастика!

Добавлю ещё. У нас сегодня огромные проблемы в сельской местности. Почти все работают в районных центрах. Это стало огромной проблемой – добираться туда на транспорте. Особенно людям в возрасте. Чем старше – тем хуже. А ехать на легковом автомобиле – тоже не выход. Сколько человек может ежедневно выезжать из гаража, нажимать на педаль и ехать? А с вашим транспортом не существует проблем. Это – суперрешение.

– А как вы оцениваете качество изготовления подвижного состава, в частности, место внутри, качество отделки? В том же юнибайке, в котором мы только что были.

– Меня это шокирует, признаюсь. Я не знаю, как можно ещё оценить высочайшее качество, оно даже выше немецкого, если так можно сказать.

– Как Мерседес?

– Очень многие люди думают, что Мерседес или БМВ совершенны. Это так, но у вас качество превосходит названную технику. Это удивительно, и это радует. И поэтому от всей души я хочу пожелать вам, когда вы начнёте серийное производство этой удивительной техники будущего, огромных успехов! Моя мечта – прокатиться в струнном транспорте.

Я вижу, что ваш транспорт безопасен в пути. А человек всегда боится опасности. У вас это исключено. У вас очень высокий стандарт. На сегодняшней выставке ваши экспонаты – это супер!

– Ответьте, Петэр, на такой вопрос. А вам достаточно места в таком юнибайке, где мы вас впервые увидели? Не испытываете вы какие-нибудь неудобства?

– Вы имеете в виду мои объёмы? Намёк не понял...

– Извините, Петэр, беру свой вопрос обратно. Но в юнибайках есть места, где можно крутить педали и заодно можно сгонять лишний вес.

– Спасибо, это я понял. А если серьёзно, то мне места достаточно. Есть другое неудобство. Мы, немцы, любим, когда нас сопровождают наши пушистые друзья – собаки, кошки. Для них, как я вижу, места недостаточно. Так что думаю, вы учтёте это, и в будущих проектах будет отведено место нашим «братьям меньшим».

– Обязательно. Потому что мы прорабатываем и этот вопрос. Для каждого региона Планеты будут изготавливаться уникальные и специфические транспортные системы, которые удовлетворят любого путешественника и пассажира.

– Меня удивило одно обстоятельство. Вы находитесь как-то в стороне от центральных залов. Вы должны быть в центре выставки, потому что вы – самые лучшие и удивительные, у вас ноу-хау, вы обгоняете время, обгоняете своим прорывом современные технологи и доказываете, что нет предела творческой мысли человека. Так что я желаю успехов вашей компании и генеральному конструктору SkyWay Анатолию Юницкому.

– Спасибо! Мы приглашаем вас посетить нас в то время, когда по натянутым струнам отправится в путь юнибус. Вы – наш почётный пассажир!

– Буду рад прокатиться на вашем транспорте. Спасибо за приглашение.

.... * * * ....



Представляем вашему вниманию интервью с главой компании «Enterprise Ireland» ***Джоном МакГи,*** который посетил выставочный павильон SkyWay на транспортной выставке Innotrans 2016 в Берлине. «Enterprise Ireland» – государственное агентство Ирландии по развитию экспорта, предпринимательства и инноваций, которое ищет высокопотенциальные компании по всему миру, предлагая им подключиться к ирландской инновационной экосистеме.

Венчурный фонд «Enterprise Ireland» осуществляет инвестиционную поддержку международных стартапов по всему миру.

В настоящий момент господин МакГи сотрудничает с компанией SkyPark Ireland, которая была создана 6 месяцев назад для продвижения технологии SkyWay в Ирландии.

Подробности продвижения технологии струнного транспорта на территории Ирландии и возможные перспективы его практического применения – в нашем репортаже.

.... * * * ....

Позвольте мне представиться. Меня зовут ***Натали МакКейл***. Я представляю Ирландию. Мы создали компанию полгода назад. Создали для продвижения компании SkyWay в графстве Мейо и по всей Ирландии. Мы обратились к Джону МакГи, который руководит компанией «Enterprise Ireland». Мы надеемся, что с его помощью мы вместе можем построить первые километры «Unibike» в качестве развлекательной линии в Мейо. Представляю вам гостя.



– Здравствуйте, меня зовут Джон МакГи.

– Здравствуйте, Джон. Меня зовут Михаил.

– Рад встрече с вами. Сейчас я работаю с нашими местными властями, с муниципальным советом Мейо. К нам обратилась компания SkyPark Ireland с этой идеей. Сначала она показалась нам абстрактной. Какая-то новая транспортная система для тестирования и демонстрации прототипа в Ирландии. И сейчас я здесь со своими партнёрами, включая Армандса. Мы все вместе с компанией SkyPark Ireland работаем с местными властями по вопросу возможной реализации этой разработки в нашем графстве. Наша поездка сюда на InnoTrans 2016 стала очень полезной для нас и лично для меня. Я смог увидеть эту технологию, встретиться с партнёрами и лучше понять потенциал этого проекта. Очень интересно было узнать о его продвижении здесь, в Австралии и других странах. Конечно, когда мы вернёмся домой, то продолжим обсуждение со SkyPark Ireland возможностей того, что мы сможем сделать по этому проекту в западной Ирландии.

– Очень приятно услышать это.

– Но хочу отметить, что у нас в Австралии также есть конкретный проект, под который выделена земля для строительства тестового участка. Возможно, что-то вроде этого мы увидим и в Ирландии?

– Безусловно, мы открыты для всего, что можно будет реализовать. В Австралии, в Аделаиде проект направлен на перевозку пассажиров. Я думаю, что в Ирландии имеет смысл начать с демонстрационного проекта «Unibike» для развития туристической инфраструктуры. Мы в Ирландии много работаем в этом направлении. От нас начинается огромный трансатлантический маршрут длиной в 2 200 км, и есть туристическая трасса вдоль всего побережья западной Ирландии. Мы много работаем над поиском проектов, которые смогут привлекать людей в нашу страну и, возможно, именно этот проект станет таковым.

– SkyWay – это проект, в котором все заинтересованы не только потому, что он спасает планету, но ещё и помогает зарабатывать деньги. Не только для отдельных людей, но и для целых территорий. Верно?

– Основываясь на том, что мы увидели, надеемся, так оно и будет. Проект будет привлекать людей в нашу страну, мы к этому стремимся. А эта впечатляющая футуристическая технология отличается эффективностью, экономичностью и вызывает огромный интерес. Она вполне может стать привлекательной достопримечательностью в западной Ирландии. Мы очень заинтересованы в ней.

– Насколько я понял, посмотрев на наш действующий подвижной состав, вы теперь настроены более оптимистично, чем раньше.

– Конечно! Когда я впервые встретился с нашими ирландскими партнёрами SkyPark Ireland и Армандсом и они представили мне эту технологию, она показалась мне несколько абстрактной. Но, когда я увидел это конкретно, этот подвижной состав, в котором я побывал, для меня всё это приобрело смысл. Да, я понял, что очень важно было приехать сюда на выставку, встретиться с партнёрами и своими глазами увидеть эту технологию.

– Какое у вас впечатление о качестве подвижного состава? Или вы бы хотели что-нибудь изменить?

– Я не инженер, поэтому не могу дать технический ответ на этот вопрос. Но эстетически, на мой взгляд, это прекрасно. Например, когда вы едете в обычном трамвае, вы не думаете о чём-то красивом внутри. А здесь действительно всё красиво и эстетично. И это очень важно. Всё выглядит футуристически, это очень впечатляющий проект.

– Что вы ещё хотели бы сказать, о чём я не спросил?

– Спасибо. От местных наших властей хочу сказать, что мы очень заинтересованы в этом проекте и поэтому будем продолжать сотрудничать со SkyPark Ireland и нашими сторонниками. Будем вас поддерживать, насколько это возможно.

– Спасибо. Хочу добавить, что, когда мы закончим строительство первой путевой структуры в ЭкоТехноПарке и начнём ходовые испытания этих двух вагончиков, добро пожаловать к нам. Посмотрев их в работе, вы будете ещё более уверены, что идёте правильной дорогой. Спасибо!

.... * * * ....

Интервью с американским финансовым экспертом о технологии SkyWay на InnoTrans 2016.



Крис Принсипи – американский финансовый эксперт и владелец журналов «Financial IT» и «FinFuture» посетил выставочный стенд SkyWay на международной транспортной выставке InnoTrans 2016 в Берлине.

Принсипи рассказал, чем именно его заинтересовала технология SkyWay, какие, по его мнению, могут открыться перспективы при её практическом внедрении, а также отметил высокое качество сборки образцов подвижного состава.

Крис Принсипи поделился желанием опубликовать статью, посвящённую струнному транспорту и его создателю – Анатолию Юницкому – в первом выпуске одного из принадлежащих ему журналов «FinFuture». Это позволит детально познакомить читателей «не только с оригинальным журналом, но и с оригинальной технологией». Первые 3000 экземпляров журнала будут распространены на крупнейшей банковской конференции в Женеве, проходящей при поддержке международной банковской системы Swift.

По мнению господина Принсипи, технология SkyWay может стать своеобразным «интернетом» транспортной сферы, соединив в себе не только передовые инженерные наработки, но и важные инструменты влияния на социальную сферу: улучшение финансового положения граждан за счёт снижения стоимости грузовых и пассажирских перевозок.

– Здравствуйте, господин Крис! Я знаю ваше имя, но наши зрители не знают. Прошу вас представиться.

– Я издаю свой журнал «Financial IT» и новый журнал «FinFuture».

– Чем вас заинтересовала наша технология? Поясните в нескольких словах.

– Она показалась мне очень интересной, когда я впервые узнал о ней. И в первом выпуске нашего журнала «FinFuture», который ориентируется на финансовую тематику, нам очень захотелось опубликовать статью об Анатолии Юницком. Мы уже начали её готовить. Это будет передовая и главная статья в нашем журнале. Мы сможем познакомить читателей не только с оригинальным журналом, но и с новой оригинальной технологией.

– Вы живёте в США?

– Да, сначала жил в Манхэттене, а сейчас живу во Флориде.

– Вы являетесь финансовым экспертом. Что вас заинтересовало в транспортной технологии будущего?

– Раньше я не занимался финансовой сферой. Работал в различных отраслях: программное обеспечение, консультирование. Но в этой технологии меня интересует, как мы можем изменить жизнь людей так, что это также отразится на их финансовом положении. Меня заинтересовало то, что эта новая технология может стать своеобразным интернетом в области транспорта. И при этом мы можем стать финансовой структурой, которая также будет применяться в этом «интернете».

– Насколько я понимаю, ваша заинтересованность носит финансовый характер, то есть вы видите такой потенциал, благодаря которому вы и инвесторы смогут получать деньги. Так ли это?

– Думаю, что это хорошая возможность для людей получать деньги, но для меня важнее наблюдать, как эта технология выйдет на рынок и изменит жизнь людей. При этом стоимость транспортировки снизится, а скорость передвижения возрастёт. В результате у каждого человека улучшится финансовое состояние.

– Спасибо, господин Принсипи! А каково ваше впечатление от знакомства с нашим подвижным составом?

– Для меня, конечно, интересно то, как вы собираетесь перевозить людей. Но я оцениваю это с точки зрения мировой торговли, которая является двигателем мировой экономики. И, когда вы покажете грузовой компонент этой технологии, который в ней имеется, стоимость отправки и перевозки грузов снизится. Товары станут более доступными для многих людей. Меня это очень впечатляет.

– Как вы оцениваете качество этой продукции из Беларуси, которая до сих пор не являлась крупным производителем транспортных средств, например, автомобилей?

– Это очень интересно с точки зрения используемых материалов и того, как это сделано. Меня особенно поразили двигатели, моторы,

которые используются для движения этих модулей. А технология аккумуляторов – это просто произведение искусства. Это большое продвижение вперёд по сравнению с тем, что применяется в других видах транспорта.

– Спасибо.

– Я не являюсь большим техническим специалистом, но, по-моему мнению, самое важное в этой системе – это путевая структура. Конечно, важны двигатели, мотор-колесо, аэродинамика. Но путевая структура, состоящая из лёгких струнных рельсов и ферм, без использования каких-либо балок, поразила меня больше всего.

– Каково ваше мнение о путевой структуре?

– Когда мне впервые рассказали о ней и о пролётах в сорок метров, с финансовой точки зрения я сразу понял, что стоимость строительства должна быть гораздо ниже, чем в подобных традиционных конструкциях, где опоры стоят близко друг к другу. Это поразило меня, как большое преимущество по стоимости строительства и его меньшего объёма. Это можно и нужно быстрее выводить на рынок.

– Спасибо. И один из последних вопросов. Видите ли вы какие-то перспективы сотрудничества между вами, вашим журналом и Анатолием Юницким, нашим генеральным конструктором, а также проектом SkyWay? Каковы ваши планы?

– Видите ли, на следующей неделе в Женеве начнётся крупнейшая международная конференция по банковской тематике, которую спонсирует Swift. Это организация, которая переводит деньги между банками. И там у нас будет 3000 экземпляров нашего журнала для бесплатного распространения. В нём главной будет статья Анатолия Юницкого о SkyWay. Думаю, на следующей неделе я получу большое количество откликов от финансового содружества с оценкой этой технологии и её потенциала. Это будет прекрасной возможностью увидеть, каково отношение к этому со стороны финансового мира.

Что касается моих личных планов, я заинтересован в продолжении публикаций серии статей в каждом следующем выпуске журнала, чтобы задокументировать процесс происходящего здесь. Особенно момент появления действующей путевой структуры. Я также планирую присутствовать на торжественном пуске этой тестовой трассы в Беларуси. С нетерпением жду этого.

– Спасибо! Может быть, вы хотите сказать ещё что-нибудь, о чём я не спросил, нашим инвесторам и партнёрам?

– Ну и хочу ответить в заключение, что мне всегда были интересны люди, повышающие своё личное благосостояние. И этот проект открыт финансированию для всех, а не только для крупных инвесторов,

которые приходят, чтобы получить крупную выгоду. Все могут инвестировать. Как только эта технология заработает на практике, люди смогут передвигаться, и товары будут перевозиться по более низкой стоимости. И это будет доступно для людей.

– Большое спасибо, господин Крис! Приятно слышать от вас такие слова. Пусть так и будет!

.... * * * ....

Михаил Кириченко взял интервью у руководства немецкой железнодорожной компании Locomore, которая также принимала участие в транспортной выставке InnoTrans 2016 в Берлине.

Компания Locomore, как и SkyWay, использует для финансирования собственных проектов метод краудинвестинга, что является абсолютно обыденной и легальной практикой во многих странах. Такой способ для привлечения инвестиций является отличным инструментом в борьбе с экономическим спадом, а также реальной возможностью увеличить собственные финансовые активы.

Кроме того, данный метод привлечения инвестиций позволяет многим инновационным компаниям по всему миру внедрить свои разработки, игнорируя определённые рыночные лобби и монопольные образования в различных секторах экономики.

Как развивается краудинвестинг в Германии и как ведёт свою инвестиционную деятельность компания Locomore – в нашем репортаже.

– Мы сейчас с вами посетим немецкую железнодорожную компанию Locomore. Здесь, на выставке, представлена их продукция – железнодорожный состав. Почему они нам интересны? А потому, что они для финансирования своей деятельности используют те же методы, что и мы для строительства SkyWay – краудинвестинг. Мы заходим в вагон, где нас ожидает директор компании и один из специалистов, занимающийся адресными проектами.



– Здравствуйте, друзья!

– Здравствуйте!

– Меня зовут Михаил. ***Николас, Дерек***, рад встрече с вами. Позвольте для начала рассказать о нашем проекте, который называется SkyWay. Мы проектируем и внедряем новую транспортную технологию, рельсо-струнную

технологию, которая похожа на железную дорогу. Интересно было бы поделиться мнениями и опытом по народному финансированию, которое мы используем для финансирования нашей работы. И я знаю, что вы тоже применяете этот метод. Это так? Или я ошибаюсь?

– Мы являемся частным оператором. Мы хотим пустить новый пассажирский поезд между Берлином и Штутгартом на большое расстояние. И мы финансируем этот проект посредством народного инвестирования.

– Много ли денег вам нужно собрать таким способом?

– Мы уже собрали более полумиллиона евро для начала работы по проекту. Для нас этого немного больше, чем минимум, но нам понадобятся ещё средства, поэтому наше народное финансирование продолжается и здесь, на выставке InnoTrans 2016. Люди могут поддержать нас, купив наши сувениры или билетные ваучеры. А если вы действительно убеждены в том, что мы делаем, вы можете поддержать нас микрозаймами в качестве рискового капитала на пять лет.

– Скажите, а люди, инвестирующие в ваш проект, становятся акционерами вашей компании? Что они получают взамен?

– Если они инвестируют в билетный ваучер, то получают очень хорошие условия для поездок на нашем поезде, но не становятся нашими акционерами. Но если они предоставляют нам микрозайм, они не акционеры, а владельцы займа. У них появляется право получать информацию о том, что мы делаем для развития нашего бизнеса. Мы принимаем на себя обязательства своевременно выплачивать дивиденды. Так они поддерживают нас в разработке нашей продукции по проекту. Это нам очень помогает. Они понимают, что это новая идея, о которой раньше никогда не слышали. Они убеждены в необходимости внедрения этой технологии. Но всё-таки они – не акционеры. У нас есть около двадцати частных акционеров и участвующие в проекте небольшие компании. Это очень важно на начальном этапе, чтобы руководство нашей компании имело возможность самостоятельно принимать решения. Это не очень хорошо, чтобы на этом этапе все наши инвесторы становились акционерами, потому что мы должны иметь возможность реагировать очень быстро. Большая структура при принятии решений – не лучший вариант.

– Спасибо. А каково ваше мнение в отношении народного финансирования в Германии? Я это спрашиваю, потому что в нашей стране многие люди считают, что, если вы собираете деньги с людей и обещаете им что-то взамен, вы не очень честный человек. Более того, что вы жулик, намеревающийся использовать этих людей. Это так же в Германии, или здесь это вполне нормально применять народное финансирование и инвестирование в Европе?

– В Германии народное финансирование широко распространено, но это понятие включает в себя инвестирование. Посредством этого метода финансируются многие социальные проекты. В Германии имеется достаточно платформ для народного финансирования. Для нашего начального этапа мы пользовались платформой SartNext. Там мы представили наш проект, и у людей появилось доверие к нему. Это очень важно. Есть ещё несколько платформ, которые активно развиваются. Появляется всё больше новых проектов, которые получают больше финансирования.

– Если этот проект возрастает, если он прозрачен, как в нашем случае, мы так же прозрачны, то, как я думаю, этот процесс краудфандинга, краудинвестинга и так далее считается абсолютно нормальным и легальным в Германии. Я прав?

– Да, в общем это правильно. Но в конце концов, люди, которые поддерживают, сами решат, можно ли доверять какой-либо структуре или компании. За последние пять лет этот сектор в Германии постоянно растёт. Но растёт также и доверие к этим структурам. Думаю, такой процесс роста также происходит в других странах, и он необходим.

– Хочу добавить к этому, – говорит второй собеседник, – что он считается легальным. А что касается нормального, люди несколько удивляются, что можно финансировать в железнодорожную компанию. Мы первые такие. Это случается не часто.

– Поэтому мы и берём интервью у вас, так как мы тоже первые.

– Появятся ещё и другие с новыми возможностями. Венчурный капитал не всегда срабатывает успешно, поэтому я бы не назвал сейчас этот процесс нормальным.

– Спасибо. Должен отметить, что у нас много зрителей и просмотров. В среднем каждый день нас смотрят 10 000 человек. Они обязательно узнают о вашей компании. Поэтому и такой вопрос к вам. Не хотите ли им сказать что-либо из того, о чём я вас не спросил.

– Нет, я просто хочу пожелать большой удачи всем предпринимателям в создании своего бизнеса и быть успешными. Надеюсь, они смогут найти лучший способ в создании и работе своих компаний, чтобы сделать свои идеи реальностью. Поэтому успехов в создании струнных технологий!

– А в заключении я предлагаю ознакомиться с нашей компанией на нашем веб-сайте locomore.com. Там есть и английская версия. Мы там отвечаем на многие вопросы. И там же можно оказать нам поддержку с помощью микрозаймов. Мы открыты к этому, включая и международную поддержку.

– Большое спасибо. Мы также желаем вам успехов. Надеюсь, обе наши компании только выиграют от этого интервью и этой замечательной выставки. Желаю вам успешного продолжения вашего бизнеса и успеха на InnoTrans 2016. Спасибо за интервью.

– Спасибо и вам.

– Удачного дня! До свидания!

От Марьной Горки до Австралии

Дорогие друзья! Сейчас я передаю слово уникальному человеку, благодаря которому о нашем проекте стало известно по всей планете Земля – представителю Австралии ***Роду Хуку***. Он вместе с нами все четыре дня находился на этой выставке, вместе с вами участвовал в её работе, вы с ним фотографировались, разговаривали, делились впечатлениями и даже подружились. С ним невозможно не подружиться.



Сейчас господин Хук расскажет о своих личных впечатлениях от выставки, поделится мыслями о ней, расскажет о том, что значит SkyWay для его страны – Австралии.

Род Хук:

– Приветствую вас, дорогие друзья! Мне приятно разделить с вами вечер, который венчает всю эту неделю нашей плодотворной работы. Я прошу извинить меня, что я не могу говорить с вами на каком-то другом языке, на том же немецком, ну так сложилось. Сегодняшняя выставка в Берлине – InnoTrans 2016 – произвела огромное впечатление. Выставку посетило огромное количество людей, и я видел, что они все были в восхищении, знакомясь со струнным транспортом. И я радовался вместе с ними, вместе с вами. Мне казалось, что я за один только день увидел столько людей, сколько живут в Австралии.

За это время, которое пролетело очень быстро и интересно, мы посетили и остальные выставочные стенды, я беседовал с очень многими людьми. Везде идёт разговор о новых технологиях, инновациях, но в действительности, в реальности дальше ВайФая достижений не видно. Везде говорят, что энергозатратность транспорта должна снижаться,

и ограничиваются только тем, что в подвижные составы и салоны добавляют новые компьютеры. Все в один голос говорят, что нужно уменьшать выбросы углеродных и других отходов в атмосферу, но я вижу, к сожалению, что используются всё же те двигатели на транспорте, которые не уменьшают проблему выбросов вредных веществ в атмосферу.

Я постоянно слышу разговоры о том, что стоимость транспорта должна снижаться, но в реальности ничего не меняется – что при строительстве поездов, троллейбусов и автобусов, и других видов транспорта. Не видно никаких новых решений в этом вопросе.

Хочу отметить, что на нашей выставке, а я с удовольствием отмечаю тот факт, что и я принадлежу к SkyWay, которую я представляю, собиралось больше людей, чем на всех остальных. И я понимаю интерес людей – это что-то необычное и непривычное, но такое притягательное и волшебное, что с первых минут обозрения заставляет сердце радоваться и принимать увиденное. Это не в чертежах и рисунках, не видеоролики в интернете, а это уже в реальности... Посетители заходили в салон, садились, стояли, участвовали в эксперименте, когда их просили до 15 человек зайти в юнибус... И уже всем казалось, что транспорт двинулся с места, что он вёз всех к следующей станции назначения. Это прекрасно! Это восхитительно! И я вместе со всеми участвовал в этом эксперименте, радовался вместе со всеми. Представлял, что вагончик везёт меня над огромными впадинами или высокими горами...

Я счастлив и горд, что моя жизнь теперь связана и со SkyWay, и с такой прекрасной страной как Беларусь, где рождается такой транспорт, где живут и работают такие талантливые люди, которых ведёт в завтра генеральный конструктор и гениальный изобретатель Анатолий Юницкий. Только в этом проекте я увидел то, что нет у других – снижение затрат на транспорте, сведение до минимума вредных выбросов, а это у них и вовсе отсутствует, увеличение скорости, комфортное передвижение, дешёвые билеты для пассажиров, перевоз груза из любых труднодоступных районов, и так далее, и так далее...

Мне вспоминается, как всё начиналось, как рождалось... Года два назад я получил интересное письмо от жительницы Австралии. Её корни в Беларуси, родители родились в этой стране. Она написала мне подробно и увлечённо о каком-то струнном транспорте. Необычном транспорте. Когда составы могут перемещаться не на одном уровне с людьми, а над ними – в воздухе. Я недоумевал – как такое может быть? Что-то из области фантастики. Я не знал, как мне поступить с этим письмом. Не обращать на него внимания, выбросить? Или же, спрятав свои сомнения и недоверие, чтобы не обидеть адресата, ответить ей.

Я ответил ей по электронной почте. Ответ мой был не то чтобы сухой и безразличный, но и не обижал женщину. Это мой принцип – никогда не обижать женщину. И она сразу же ответила мне, а потом позвонила по телефону, и потом по скайпу. Увлечённо рассказывала мне о струнном транспорте и, чтобы я не увидел в ней фантазёрку или, не дай Бог, подумал о ней плохо, дала мне адреса руководителей СТЮ, Анатолия Юницкого и Виктора Бабурина, его заместителя. И опять же – без особого желания я вышел с ними на связь, только ради того, чтобы узнать, что из этого получится, что за люди там находятся, в той Беларуси, какие фантазии им приходят в голову.

Состоялся и один разговор по скайпу, и другой, и третий. Где-то на пятом что-то «проклюнулось» в моём сознании. Анатолию Юницкому удалось меня заинтересовать, а потом и убедить, что транспорт имеет право на жизнь.

Я как представитель транспорта в Австралии начал изучать те документы и выкладки, которые он мне прислал. Странно, но я нигде не нашёл «проколов» или нестыковок.

Это меня удивило и обрадовало. Но я не спешил делиться впечатлениями от проекта со своими друзьями или чиновниками. Потому что я сразу слышал их вопрос: «А ты сам-то был в той стране, встречался с авторами проекта?»

Поэтому, на долго не откладывая, я помчался в аэропорт, сел на самолёт и очутился в Беларуси. Как происходила встреча с руководителями, я рассказывать не буду, об этом очень подробно рассказано в репортажах в интернете. Увидел и услышал, побывав на площадке, где начиналось строительство.

В ТехноЭкоПарке, где возводились опоры для натяжения струн, у меня отсеялись всякие сомнения и в моей душе созрели оптимистические слова: «Это реально! Это – завтрашний день! И это очень необходимо в моей стране, где возникла огромная проблема с транспортом».

Я подробно говорил с инженерами и конструкторами, вникал во все детали, ощупывал каждый винтик, чтобы окончательно убедиться в жизнеспособности струнного транспорта.

В сентябре прошлого года я вернулся в Австралию. И только тогда я рассказал о SkyWay в департаменте транспорта, начал встречаться с заинтересованными людьми, предлагать им принять участие в этом проекте. Я давал многочисленные интервью на радио и телевидении, давал статьи в журналах и газетах.

И всё больше и больше людей проникались интересом к «струнам», писали отзывы, спрашивали, а можно ли и у нас, в Австралии, построить SkyWay. Хотя находились и сомневающиеся, которые

не верили в это, писали критические статьи. Да, были и те, которые говорили, раз этим заинтересовался, то у тебя есть все шансы на успех.

И наша задача состояла в том, чтобы убедить людей в том, что для нашей страны это главный выход – строительство таких дорог.

Но нашлись и такие люди, и их становилось всё больше и больше, и они говорили мне: «Какие нужно сделать практические шаги, чтобы в нашей стране построить SkyWay?»

И это меня радовало. Радовало и то, что они, те, кто поверил в новый вид транспорта, ни разу его не увидев воочию, приняли в своё сердце, поверили в него. А значит, они поверили лично мне, возложили на меня эту миссию – продвигать этот транспорт в нашей стране. Так что я взвалил на свои плечи огромную ответственность. И это меня ко многому обязывает.

Меня переполняют эмоции, радость, я вдохновлён тем, что в ближайшие два месяца в Беларуси начнёт действовать эта дорога, по струнам полетят, я другого слова подобрать не могу, полетят по воздушной, небесной трассе юнибусы и юнибайки. Я буду присутствовать при этом, и я буду самым счастливым человеком на земле, потому что я буду свидетелем рождения прорывного транспорта!

Смотреть это явление буду не я один, а и представители моей страны, которые убедятся вместе со мной в реальности события и рождения транспорта будущего. И после этого, уже без тени сомнения, мы начнём строить первый участок дороги в нашей стране. Это грандиозно!

Итак, пару слов об Австралии – самое главное. Мы очень далеко отсюда. Полёт длится двадцать часов. И кто сможет чувствовать себя комфортно за это время, когда вы сможете во время полёта поспать, то милости прошу к нам – в Австралию. Вы не пожалеете об этом, вам будет очень интересно.

Наша страна составляет около 75 процентов от всей Европы. Население 24 миллиона человек, примерно три процента от европейцев.

Традиционный транспорт – железные дороги на шпалах, и никаких инноваций. Огромная часть страны не освоена, и поэтому нам очень нужны дороги. А если строить старые, то они будут смываться до 30 километров. У нас много разной активности на земле, различные виды сельскохозяйственного производства, разведение овец, коров, птиц. А у SkyWay есть прекрасная возможность пройти все эти территории, не нарушая ландшафта и экологии, не нанося никакого вреда земле.

У нас есть огромные и малые города с улицами и дорогами, и, как правило, в качестве общественного транспорта используются трамваи, потому что люди привыкли и любят их.

И поэтому мы говорим всем – если вы выберете SkyWay, то вам не нужно будет возводить насыпь для строительства трамвайного пути и сужать проезжую часть, и что мы предлагаем новую схему транспорта и передвигаться на втором уровне.

Я проводил в разных местах презентации проекта, демонстрировал слайды и видеоролики, старался всячески заинтересовать наших граждан в новом виде транспорта. Показывал, как можно соединить селения на сложной местности, не нарушая ландшафта, потому что движение будет происходить над землёй, над деревьями и домами, выше идущих людей.

Также есть огромные возможности на восточном побережье, поскольку там находятся крупные города, тем более, что между Мельбурном и Сиднеем нет железной дороги и нет другого скоростного сообщения. Плотность населения здесь очень велика, и поэтому проект SkyWay очень и очень им необходим. Будет просто прекрасно, если мы четыре города свяжем в одну сеть струнных дорог, то жизнь населения во многом улучшится и всем станет свободнее жить в этом регионе. Изменятся, если так можно выразиться, правила игры на этом континенте.

Показываю вам следующий слайд. Вы видите места, где находятся залежи полезных ископаемых. Их к месту назначения трудно и дорого доставлять. А эти полезные ископаемые – главный продукт страны, их нужно вывозить и продавать. Ближайшие станции, куда нужно вести груз, находятся в сотнях километрах, а потом сотни километров везти дальше – до моря. А потом столько же – дальше. А они наши потенциальные заказчики.

Такой фактор – люди живут между полюсами, в тропиках и других местах. Всех нужно кормить, обеспечивать всем необходимым. Северная часть Австралии практически является целиной, население там всего лишь один миллион человек. А раз она тропическая, то огромные осадки.

Я предлагаю эту местность сделать житницей, которая сможет кормить весь азиатский регион. А для этого необходима инфраструктура, которой пока нет.

Поэтому я утверждаю, что для изменения жизни на этой земле для струнных дорог есть прекрасные перспективы. И поэтому Берлинская выставка ещё на один шаг приближает нас к тому моменту, когда в Австралии будет построена первая опора SkyWay.

В следующем году мы построим тестовый участок, как в Марьиной Горке, а на следующий год мы приступим к строительству полноценной Струнной Дороги.

Поэтому утверждаю: Австралию и Беларусь навсегда свяжут не только экономические, но и духовные связи.

Экспонаты выставки

Первого октября компания SkyWay во главе с лидерским советом города Санкт-Петербурга и партнёрами участвовала в Международном экологическом фестивале GREENDAY, который проходил на территории Политехнического университета (Политех Петра).

Количество посетителей, заинтересовавшихся технологией, превзошло все ожидания. Она могла сравниться с посещаемостью стенда на выставке InnoTrans 2016 в Берлине.

Итоги InnoTrans:

Международная транспортная выставка в Германии стала для SkyWay важным шагом. Мы впервые показали посетителям юнибус и юнибайк, познакомились с проектами конкурентов.



Андрей Зайцев – главный конструктор подвижного состава – показывает, что представлено на выставке-2016 от SkyWay.

Посетители знакомились с образцами экспонатов многих стран, подходили к нашему стенду и уже не могли отойти от него.

Да, сейчас стало немного поспокойнее, можно поговорить, а до этого было очень много народа, как говорят, и яблоку негде упасть. И это очень радостно и приятно, когда наша продукция, привезённая сюда, вызывает такой интерес и ажиотаж.

По сравнению с остальными стендами у нас тут аншлаг.

Что мы привезли на выставку InnoTrans 2016?

Мы привезли пять экспонатов, которые нам удалось установить в рамках такой достаточно небольшой площади.

Первый, самый главный и ожидаемый, это юнибайк – лёгкое транспортное средство, предназначенное для перевозки двух человек.

Мы показываем вариант установки переднего кресла без педального узла – это просто для отдыха, а у второго пассажира установлен велогенератор (устройство, предназначенное для выработки электроэнергии и отдачи его транспортному средству с помощью вращения педалей).

Следующий экспонат – мотор-колесо юнибайка, чтобы показать, за счёт чего он приводится в движение.

Мы видим корпус двигателя, соединённый с колесом и тормозной системой, то есть диск и ступор. Это колесо катится по рельсу. Корпус выполнен таким образом, что сам устанавливается на шасси, ему не нужны какие-то дополнительные крепёжные элементы.

Следующий экспонат – юнибус. Это городское транспортное средство для перевозки 14 пассажиров стоя и сидя.

Спрашивается, а почему стоя? Потому что это движение по городу, за пятнадцать-двадцать минут человек не успеет устать. И в салоне всё предусмотрено для безопасности поездки.

Но это один из видов. Будут изготавливаться и другие, где расположены кресла. Когда будет двигаться по маршруту юнибус, будет указано, как в нём можно ехать – сидя или стоя.

И пассажир будет выбирать, что для него лучше. Следующего юнибуса не нужно будет ожидать десять-двадцать минут, они будут двигаться беспрерывно, через несколько десятков секунд.

Дальше – модель городской транспортной системы, по которой перемещаются две действующие модели юнибусов: подвесной и навесной. Они показывают, каким образом будет перемещаться транспортное средство на своём пути.

Пятый, последний экспонат. Это охранный модуль, который мы предлагаем потребителю в составе интеллектуального ограждения. Это очень интересная тема, поэтому о ней надо будет говорить отдельно и подробнее.

Пока я только могу сказать, что это устройство предназначено для мониторинга и защиты каких-то объектов.

SkyWay в Арктике

В журнале «Вестник Мурманского государственного технического университета» вышла статья доктора географических наук В. В. Литовского, в которой рассматривается концепция развития территорий Уральского сектора Арктики, основанная на базе инновационной технологии А. Э. Юницкого.

Арктические территории Российской Федерации являются стратегическим регионом, поскольку представляют собой крупную сырьевую базу. Развитие этого региона – важнейшая задача в рамках экономических и геополитических интересов страны. Однако инфраструктурное развитие арктических территорий находится на достаточно низком уровне, что создаёт острую потребность в качественно новой модели модернизации. Сложные климатические условия и особенности рельефа территорий крайнего Севера препятствуют полномасштабному освоению и разработке месторождений полезных ископаемых.

Пристального внимания заслуживает также организация портовой инфраструктуры Урала, которая ориентирована в первую очередь на обслуживание нефтегазового сегмента промышленности, что формирует её однобокую отраслевую направленность, игнорируя прочие хозяйственные и транспортные нужды региона. Кроме того, существующие порты рассчитаны на обслуживание в основном малотоннажного флота в силу сложных условий строительства и значительных финансовых затрат на возведение портовых объектов.

Внедрение инновационных подходов с использованием технологии SkyWay позволяют решить эту проблему, поскольку причалы могут выноситься в прибрежную территорию до глубин 20 м и более, достаточных для обслуживания крупнотоннажных судов. Организация портов по такому принципу имеет ещё одно немаловажное достоинство: значительное снижение капитальных затрат на строительство, поскольку не требует проведения дноуглубительных работ и способствует снижению эксплуатационных издержек и, кроме того, значительно оптимизирует логистику доставки грузов, упрощая доставку по схеме «месторождение – подвижной состав СТЮ – трюм балкера».

Также подобная схема организации не требует размещения в портовой зоне складских объектов, необходимых для хранения груза и транспортировки его к причалу.

Следует заметить, что такой принцип организации транспортных коммуникаций применим не только для северных территорий, но и подходит для любых климатических зон, а также для местности со сложным рельефом, где возведение традиционных инфраструктурных объектов либо невозможно, либо нецелесообразно по совокупности финансовых затрат.

«Наиболее перспективными возможностями для формирования новых принципов размещения производительных сил в Арктике и её смежных территориях обладает инновационная инфраструктура на базе систем А. Э. Юницкого», – пишет автор. – Такая платформа должна не только обеспечить новый уровень и качество регионального развития, но и создать условия для перехода экономики всей страны на новый, передовой технологический уклад».

Ещё одним достоинством технологии Юницкого для северных территорий, по мнению автора научной статьи, является возможность организации поселений по принципам «линейного города», в котором поверхность земли предназначена для пешеходов и зелёных растений, а все транспортные, энергетические и информационные коммуникации размещены на «втором уровне».

При этом для принципиального функционирования таких урбанистических систем достаточно «горизонтальных лифтов», соединяющих одиночные поселения-башни.

Поселения нового образца, линейные города – оптимальный вариант размещения, поскольку могут быть построены на труднодоступных, сложных рельефах и даже на морском шельфе.

Согласно мнению автора, в тундре, арктической пустыне или арктическом побережье потребность в строительстве многоэтажных массивных зданий представляется нецелесообразной, но сама идея линейного поселения и струнно-рельсовой инфраструктуры второго уровня бесценны.

Кроме того, обустройство поселений по схеме «кластерного города» учитывает специфику ведения традиционных видов северного хозяйствования коренных этнических групп, позволяя размещать в элементах путевой структуры (анкерных опорах) жилые модули, оснащённые всем необходимым для жизнеобеспечения: электропитанием, обогревом, кровлей, а также точками для связи, интернет-коммуникации и навигации.

«Транспортно-инфраструктурные разработки и технологии SkyWay создают отличную платформу для выработки и внедрения в практику ряда новых подходов к размещению производительных сил; они представляют собой комплекс транспортных и урбоэкологических разработок, органично вписанных в природу, создающих комфортную, экологичную и безопасную среду для деятельности и проживания человека…»

Для справки:

1. Журнал «Вестник МГТУ» – рецензируемое научное издание, предназначенное для публикации результатов фундаментальных и прикладных научных исследований, а также научных результатов диссертаций на соискание учёных степеней доктора и кандидата наук.

Издаётся с января 1998 г. Периодичность: 4 выпуска в год.

2. Владимир Васильевич Литовский – доктор географических наук, заведующий сектором размещения и территориального планирования Института экономики УрО РАН, учёный секретарь Совета по Арктике УрО РАН.



Секреты счастья от Михаила

Много писем приходит от читателей и зрителей на сайт SkyWay, поступают звонки в офис компании. Все задают вопрос, интересуются, что за такая загадочная личность – ведущий прекрасных оперативных репортажей с разных концов планеты о струнных технологиях – ***Михаил Кириченко***? Вместе с прорывными технологиями на экран напористо вырывается и этот удивительный репортажист Михаил. Он прекрасно себя чувствует в любой аудитории, может вести диалог на разных языках мира.

Просят нас: раскройте, пожалуйста, секрет его таланта.

Друзья, мы идём вам навстречу. Специально для вас мы подготовили... да-да, репортаж о самом Михаиле, он предстанет перед вами в новом качестве.

Михаил Кириченко – кто вы?

Представляем вашему вниманию интервью с руководителем информационной службы группы компаний SkyWay Михаилом Кириченко, который выступил не в привычной для нашей аудитории роли интервьюера, а в роли интервьюируемого.



Михаил рассказал интернет-журналу «ТАКт» о струнной транспортной технологии, о своём жизненном пути, а также о том, что же привело его в SkyWay и что для него значит работа в проекте Юницкого.

Примечание: автор интервью – Филипп Писарев-Гинзбург – профессиональный композитор, аранжировщик, музыкант мультиинструменталист. Пишет музыку в различных стилях, в том числе европоп, рок, нео-классика, латино, джаз... Его песни исполняют звёзды российской эстрады, среди которых Григорий Лепс, Анита Цой, арт-группа под управлением Михаила Турецкого «Хор Турецкого», хор «Soprano». Музыка Филиппа звучит в кино, на телевидении, на российских и западных радиостанциях, в различных рекламных роликах.

В этот раз в рубрике «Vip-персона» поистине уникальный человек, человек из сферы бизнеса и высоких технологий, но имеющий самое прямое отношение к миру искусства.

У нас в гостях руководитель информационной службы международной группы компаний SkyWay Михаил Кириченко.

Краткая справка об этом проекте: поднятая на высоту порядка десяти метров над землёй рельсовая дорога, по которой с большой скоростью (до 500 км/ч) передвигаются пассажирские и грузовые автоматизированные электрические транспортные средства, создаётся для решиения целого комплекса актуальных проблем для всего мира. Прежде всего, такой способ передвижения будет безопасен, т. к. наверху транспорт не сможет столкнуться ни с какими преградами на пути, а автоматизированное управление исключит человеческий фактор. Автомобильные пробки при переносе части коммуникаций на «второй уровень» могут исчезнуть из жизни городов, как дурной сон. Далее, такой вид транспорта является дружественным по отношению к окружающей среде.

Строительство дорог требует минимальных площадей земли, за счёт чего можно сохранить естественные ландшафты или оставить в сельскохозяйственном обороте те огромные территории, которые сегодняшние дороги хоронят под асфальтом. Достигаемые за счёт конструктивных особенностей аэродинамические характеристики позволяют на порядок, по сравнению с существующими видами транспорта, снизить энергопотребление и, соответственно, количество выбрасываемых в атмосферу вредных веществ, при том что скорость движения значительно увеличивается.

Строительство этих дорог обойдётся значительно дешевле всех существующих альтернатив, начиная от высокоскоростных железных дорог, заканчивая трамвайными линиями. В результате проезд будет стоить меньше, а скорость передвижения будет выше и во всём этом нет ничего фантастического. Готовые решения и промышленные образцы описанного транспорта существуют уже сегодня.

Ф. Г. Михаил, у нас в рубрике не принято говорить на профессиональные темы, но вы столь многогранная личность, что я, возможно, позволю себе нарушить мною же придуманное правило общения с гостями.

Ф. Г. Вы работали в Канаде, родились в Москве, живёте в Минске, работаете в компании, которая сотрудничает со многими странами, поэтому наш традиционный вопрос не покажется сложным. В каком месте на земле вам наиболее комфортно, где хочется оказаться или куда вернуться снова?

М. К. Точнее, я какое-то время работал с канадским ТВ… а ещё я долго жил и работал в Африке, был коммерческим директором американской компании, директором литовской, принимал участие в записи знаковых музыкальных альбомов в Польше (Krzysztof Kiljański - In The Room, 2005; Witold Cisło, Piotr Karpienia - Mój Świat, 2012), причём первый долгое время возглавлял хит-парад Billboard и стал платиновым, снимался в кино с Эриком Робертсом… Но на данный момент я чувствую себя комфортнее всего на Родине (для меня это – весь бывший СССР) и в Италии. Это из детства: я вырос в семье оперного тенора и воспитывался на итальянской культуре, изучил язык и много лет работал с этой страной.

Мне очень интересна и близка колыбель современной цивилизации – Греция, с которой я связан также кровно. Но в то же время считаю, что не стоит оглядываться и искать утешения в прошлом. Как пел Владимир Высоцкий: «Лучше гор могут быть только горы, на которых ещё не бывал…» Сейчас моя жизнь тесно связана с проектом SkyWay, в цели которого я искренне верю. В данный момент он осуществляется в Республике Беларусь, и сегодня моё место здесь. Если завтра я понадоблюсь в Австралии (а именно эта страна станет, похоже, первым местом, куда реально придёт струнный транспорт Юницкого), то комфортно мне будет именно там.

Ф. Г. Один успешный бизнесмен, отвечая на вопрос, как он добился успеха, ответил очень просто: «Я в каждом человеке видел наставника».

Михаил, ваш отец, Виктор Лукьянович Кириченко, был очень известным тенором, являлся учеником С. Я. Лемешева, был ведущим солистом ГАБТ оперы и балета БССР, заслуженным артистом БССР, поэтому я не буду спрашивать вас, как вы пришли в музыку, а вот как так получилось, что успешный музыкант, лауреат конкурса среди гитаристов, победитель национального хит-парада впоследствии получил лингвистическое и экономическое образование, освоил профессию журналиста, прошёл кастинг на ведущего прямого ТВ-эфира?

Что или кто подтолкнул Вас сделать выбор в пользу журналистики и экономики, а не продолжить карьеру музыканта?

М. К. Итак, всё по порядку. Моё базовое образование – лингвистическое. Я переводчик с красным советским дипломом (английский, французский и итальянский языки). Но ещё за год до получения диплома переводчика я завершил обучение на военной кафедре вуза как англоязычный военный журналист (ВУС 6021 – спецпропаганда среди войск и населения противника), так что здесь уже есть приоритет. Я находился на распутье достаточно долго. Но чаша весов стала склоняться в пользу журналистики, когда я понял, какую силу имеет слово, особенно несущее правду. В 1990 г. по приглашению канадского

режиссёра Джеймса МакНелли (James McNally) я участвовал в съёмках документального фильма «Children of Chernobyl / Дети Чернобыля», который впоследствии удостоился чести быть финалистом на получение награды Канадской ассоциации телерадиовещателей «Gold Ribbon» (Золотая лента). Но самое главное: после телемарафона была собрана крупная сумма денег, поступившая в адрес больницы в БССР, где лечили детей, пострадавших от этой самой страшной техногенной катастрофы в истории человечества, а в Канаде созданы организации с таким же названием, что и у нашего фильма, которые начали приглашать белорусских детей для оздоровления.

Возможным это сделало то, что в этой ленте были показаны многие факты, которые в то время замалчивались. Так что я всецело согласен с главным героем одного из моих любимых фильмов «Брат»: сила – в правде! Я считаю, что не зря живу на свете уже потому, что принял участие в том проекте.

Поэтому сейчас я журналист, причём именно тема Чернобыля во многом объединяет меня с А. Э. Юницким, который вырос в «зоне отчуждения» и потерял там свою малую родину. Именно поэтому ключевым моментом проекта SkyWay является его экологическая направленность.

Что же касается экономики… Жизнь потребовала. В конце 1990-х я был заместителем генерального директора по производству одного из предприятий МЭК «Итера» и неплохо разбирался в технических вопросах, т. к. непосредственно участвовал в переговорах, установке станков и обучении персонала на английском и итальянском языках (используемое оборудование было произведено в Канаде и Италии), но в определённый момент почувствовал нехватку экономических знаний, поэтому принял решение получить дополнительное образование.

Теперь о ТВ. Ещё в середине 1990-х я стал одним из пионеров прямого эфира первого негосударственного FM-радио в республике. Популярность и самой станции, и её диджеев была невероятной, так что через какое-то время меня пригласили попробовать себя в роли



ведущего на ТВ. Мне это показалось интересным, в итоге я прошёл кастинг и обучение на телекомпании ATV в качестве ведущего прямого ТВ-эфира и впоследствии выступал в этой роли в самом первом составе ведущих ежедневной информационно-аналитической программы «Белорусское времечко». Сейчас дорос до собственного шоу и каждый вторник веду программу «Ды@блог. О вечном» в вечернем эфире ТВ-канала «Беларусь 3».

О том же, кто подтолкнул меня сделать выбор в пользу журналистики и экономики, а не продолжить карьеру музыканта – чуть ниже.

Ф. Г. Были ли люди, которые серьёзно повлияли на формирование вашей личности? Откуда такая тяга к постоянному изучению чего-то нового?

М. К. Были и есть. Из первых – мои дед и отец. Дед был православным священником, протоиереем, греком по фамилии Христофоридис, что (наверно, не случайно) значит «чтящий Христа». Он меня крестил в детстве, и я чувствую его участие в моей судьбе даже сейчас. Разве без покровительства деда я стал бы ведущим религиозно-философской программы на ТВ? Кроме того, он прекрасно пел, обладая шикарным баритоном, и замечательно играл на скрипке. Я помню, заглядывал в неё, и навсегда запомнил странное слово «Stradivarius». Настоящая или нет, не знаю – после его смерти она пропала.

Мой же отец остаётся для меня эталоном мужчины во всех отношениях: и касательно внешнего вида, и как семьянин, и как талант. Наверно, постоянное сравнение себя и своих достижений в музыке с ним (естественно, не в мою пользу) и заставило меня избрать иную стезю в жизни.

Сейчас человеком, влияющим на формирование моей личности, является, безусловно, Анатолий Эдуардович. Я вижу его жажду нового, и в эпоху узких специалистов его (в том числе) энциклопедические знания во многих сферах позволили ему увидеть в разных областях науки взаимодополняющие решения, что сделало ненужным очередное «изобретение велосипеда». Кроме того, он прямо излучает энергию, причём (что немаловажно) направленную на созидание! Это поражает, ибо уже лет 10 назад я привык общаться с ровесниками, уставшими от бизнеса и искавшими, кому бы всё это передать. Итогом подобных действий, как показала жизнь, становится (как минимум) грань банкротства.

Так что нельзя давать себе покоя: мы все знаем, где он… Dum spiro spero (Пока дышу, надеюсь, *лат. перевод ред.*).

Ф. Г. А теперь я позволю себе отойти от своего же правила и задам вопрос о вашей профессиональной деятельности.

Мне как профессиональному скрипачу и человеку, имеющему дело со струнами, очень интересно, что же такое струнная технология, используемая при строительстве дорожных, железнодорожных и канатных коммуникаций, которыми занимается ваша компания?

М. К. Я вот что вам отвечу, как гитарист скрипачу: этот образ свидетельствует о том, что основной конструктивной особенностью струнных технологий является растяжение и предварительное напряжение в путевой структуре, а также её «второй уровень» размещения, т. е. над поверхностью земли. Из четырёх видов сопротивления внешним механическим воздействиям – растяжению, сжатию, изгибу и кручению – самым благоприятным для материалов и конструкций из них является растяжение. Когда Господь создавал наш мир, то в качестве его основы заложил квантовые струны. Чрезвычайно лёгкая и прочная паутина тоже состоит из системы тончайших струн, и даже наши трубчатые кости армированы предварительно напряжёнными (растянутыми) волокнами – тоже своего рода струнами. Железнодорожные шпалы из бетона делают струнными – с предварительно напряжённой высокопрочной проволокой. Струнными по сути являются также висячие и вантовые мосты, Останкинская телебашня и многое другое.

В общем, прочнее струн во Вселенной ничего нет! Вам так же, как и мне, известно, что струну в инструменте возможно порвать лишь при её перетяжке, неправильном закреплении либо в случае брака при изготовлении струны или самого инструмента. Но виноват-то здесь человеческий фактор!

Кстати, и Общепланетарное транспортное средство (ОТС), следующая ступень развития технологии SkyWay – это тоже струнный транспорт!

Для справки: ОТС – проект транспортной системы для выведения грузов на низкую околопланетную орбиту, предложенный А. Э. Юницким в 1982 г., гигантское сооружение астроинженерного масштаба. Интересующиеся подробностями могут найти их здесь: goo.gl/6kGdr3

Почему струнный: в системе длиной 40 000 км и всего 10 м в поперечнике соотношение размера к длине будет равно 1:4 000 000. Аналог – паутинка длиной в километр, которая не может работать на сжатие, т. к. потеряет устойчивость. Только растянутая конструкция может функционировать. Поэтому А. Э. Юницкий спроектировал транспортное средство для неракетного освоения космоса и перемещения в него земной индустрии таким образом, чтобы оно находилось в растяжении во время всего цикла работы. Поднимаясь в космос, находясь в космосе, садясь на землю, оно должно быть всё время растянуто, как струна.

Космос – это ещё один момент, объединяющий меня и SkyWay: я пришёл в проект из космической отрасли, где отвечал за коммерческую реализацию спутникового ресурса. Считаю это шагом наверх. В том числе потому, что там моим рынком сбыта было восточное полушарие, сейчас же это – весь земной шар!

Ф. Г. Вы очень серьёзно занимались восточными единоборствами, имеете чёрный пояс по традиционному каратэ. Какое сейчас место в нашей жизни занимает спорт?

Какая личность в современном спорте вам импонирует?



М. К. Я продолжаю исполнение обязанностей ответственного секретаря Белорусской федерации традиционного каратэ, постоянно участвую в семинарах мастеров мирового класса, в основном в качестве переводчика, и поддерживаю спортивную форму, но не более того. Большие достижения требуют таких же жертв. Об этом на рубеже 1970–80 гг. мы шутили, перефразируя классика: «Спортсменом можешь ты не быть, но инвалидом быть обязан!»

Помимо каратэ занимаюсь с отягощениями, своего рода «лечебным пауэрлифтингом», как шутил один мой друг. Когда-то жал лёжа на 1-й разряд. Сейчас тренируюсь не менее 3-4 раз в неделю, иногда 5 (если получается), примерно по 45 минут, максимум час, без фанатизма. Моя работа и на ТВ, и в SkyWay требует хорошей физической формы и достойного внешнего вида. Не считаю профессионалами запустивших себя публичных людей. «Режимить» для меня – не проблема, а образ жизни.

У каждого своя система ценностей.

В детстве кумирами были Брюс Ли, затем Арнольд Фамилиине-требуется. Сейчас же для меня образцом спортсмена является мой тренер Леонид Николаевич Лущик, VI дан по каратэ, мастер спорта СССР, заслуженный тренер Республики Беларусь, серебряный призёр первого чемпионата СССР по каратэ, проведённого в 1981 г., победитель международного турнира на Кубе, где ему удалось завоевать единственную золотую медаль для делегации СССР в 1983 г., за что он первым в республике был удостоен чёрного пояса.

Леонид Николаевич – не только выдающийся спортсмен, но и широчайшей души человек, который всегда поможет в трудную минуту.

Вот такие Люди с большой буквы мне импонируют.

А откуда мне знать, каковы на самом деле растиражированные в СМИ гламурные портреты современных звёзд спорта? Бэкхем, Хэмилтон, Уильямс… Я больше не творю себе кумиров.

Ф. Г. А теперь вопрос, который я задаю всем гостям моей рубрики. Квинтэссенция счастья от Михаила Кириченко?

М. К. Самое большое счастье – это удачные дети, самое большое горе – неудачные. Моей дочери девятнадцать, хочу увидеть её состоявшейся достойной личностью, живущей в мире без экологических катастроф и войн. Свои гены и воспитание примером мы с женой ей уже передали (пока оправдывает надежды), что же до остального…

Я вижу возможность достичь этого с помощью дела, которому в последнее время посвящаю большую часть своих сил и способностей, развивавшихся отдельно друг от друга до сего момента.

Сейчас они востребованы все одновременно, создавая синергетический эффект и позволяя достигнуть (я надеюсь) максимального результата. В случае успешного осуществления проекта технология SkyWay не только кардинально уменьшит загрязнение природы, но сможет вернуть в оборот не используемые в данный момент и загрязнённые территории, равные по площади пяти таким странам, как Великобритания.

Для воплощения же проекта SpaceWay и строительства Общепланетарного транспортного средства уже потребуются усилия всех государств планеты, чего без прочного мира не добиться. Пусть пока звучит утопично – когда экология заставит, иного пути к спасению цивилизации, кроме глобального сотрудничества, не будет!

Похоже, мне (причём не только как гитаристу) на роду было написано работать в проекте по созданию струнного транспорта Юницкого! Почему? По той простой причине (так звёзды, видимо, продиктовали), что в этой точке сошлось творческое начало моего отца и инженерная составляющая моей матери.

Она – выпускница Московского института инженеров транспорта (ныне Московский государственный университет путей сообщения). Мать посвятила свою профессиональную деятельность строительству дороги – метро. Она строит метро, а я – SkyWay! И потому я спасаю планету.

Признаюсь – у меня во всех этих глобальных (и даже, более того, космических) планах есть личный интерес.

Раскрыть секрет? Это счастливое будущее моей дочери и всех моих потомков. Ибо их жизнь будет тесно связана и переплетена с удивительными небесными дорогами, по которым они будут путешествовать. Передвигаться из одной точки планеты в другую. Что может быть прекраснее?

– Это и есть квинтэссенция счастья от Михаила Кириченко?

– Наверное, да.

– Михаил, спасибо за очень интересную беседу. Творчества вам, процветания и побольше хороших людей вокруг.

(Фото из личного архива Михаила Кириченко)

SkyWay на Белорусском энергетическом и экологическом форуме

10 октября 2016 г.

Группа компаний SkyWay приняла участие в XXI Белорусском энергетическом и экологическом форуме.

Мероприятие проводится при поддержке Министерства энергетики РБ и включает в себя XXI Международную специализированную выставку «Энергетика. Экология. Энергосбережение. Электро», XI Специализированную выставку «Водные и воздушные технологии», XII Специализированную выставку светотехнического оборудования «ЭкспоСвет» и XXI Белорусский энергетический и экологический конгресс.

Ежегодно форум становится местом демонстрации современных достижений науки, техники и технологий в сфере энергетики, энергосбережения, автоматизации, электроники, защиты окружающей среды, использования возобновляемых источников энергии. Проектное предприятие группы компаний SkyWay, которое разрабатывает и внедряет энергоэффективный и экологически безопасный транспорт нового поколения, представит на выставке уже знакомый беларуской и зарубежной аудитории стенд, включающий в себя промышленные образцы юнибайка и юнибуса, а также охранный модуль SkyWay.

Главная цель форума соответствует одному из основных направлений работы проектного предприятия SkyWay – это содействие инновационному развитию Республики Беларусь.

Каждый раз выставка привлекает внимание ведущих беларуских и мировых производителей оборудования, технологий и материалов для энергетики, экологии, энергосбережения, электротехники и является одной из самых крупных по данной тематике в странах СНГ и Балтии.

В этом году в выставке приняли участие около 300 организаций из 14 стран мира (Беларусь, Австрия, Германия, Дания, Италия, Литва, Польша, Россия, США, Украина, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония).

В программе форума – пленарное заседание, международные конференции, научно-практические семинары, презентации компаний-участников выставки, на которых отечественные и зарубежные эксперты представят современные технологические решения в области энергетики и экологии. Специалисты SkyWay приняли в выставке самое активное участие.

Стенд SkyWay располагался в выставочном холле «Футбольный манеж» по адресу: г. Минск, пр-т Победителей 20/2. Номер стенда: 9.

.... * * * ....

Интервью А. Э. Юницкого, в котором он освещает экологические аспекты проекта SkyWay, позволяющие считать этот инновационный транспортно-инфраструктурный комплекс самым дружелюбным к окружающей среде из всех существующих и перспективных разработок.

Тема касается, в частности, уникальной энергоэффективности подвижного состава SkyWay, конструктивных особенностей инновационной путевой структуры, а также кажущегося сегодня фантастическим радикального решения проблемы загрязнения окружающей среды: Общепланетарного транспортного средства, в недалёком будущем призванного вынести всю тяжёлую промышленность за пределы биосферы, в ближний космос.

– Чтобы не повторяться о том, что слышали наши зрители и партнёры из предыдущих репортажей, хотелось услышать от вас, что означает SkyWay и экологические аспекты. Каким образом разработанные вами технологии отвечают тем требованиям, которые предъявляются к участникам выставки?



– В первую очередь, наверное, нужно сказать об экологичности нашего проекта «Струнные технологии». Это, как я уже говорил не раз, новый вид транспорта эстакадного типа, который ходит над землёй, и уже это определяет высокоэкологичность этого направления. Почему?

Существующие дороги, если суммировать их площадь, которую они отняли у земли, закатав её в асфальт и бетон, положив на неё шпалы, займут огромную площадь, которая будет равняться территории пяти таких стран, как Великобритания. Вдумаемся: «украдена» у планеты Земля площадь, на которой могло поместиться несколько государств!

Примерно в десять раз большая площадь – деградированная земля, потому что своё чёрное дело сделали выхлопы газов из труб, износы шин автомобилей по асфальтовым дорогам, и многое другое рукотворное загрязнили эти территории.

SkyWay говорит во всеуслышание – мы можем эту территорию вернуть, оживить, предоставить для проживания людям и землепользователям для возделывания чистых сельскохозяйственных продуктов. Образно говоря – распахать асфальт. Поэтому у нас даже есть экологически чистые технологии получения плодородных почв с качественным чернозёмом. Точнее – экочернозёмом. Там, где был асфальт и песок, будет возвращена почва и на ней будут расти сады и леса.



Почему это важно? Не только для сельхозработ меньше территории сейчас, когда асфальт занял такие огромные площади, а ещё и потому, что на этих территориях, занятых асфальтом, не растут зелёные растения. А именно они, зелёные растения, и вырабатывают тот кислород, которым мы дышим, который необходим нам, необходим для наших лёгких. Поэтому атмосфера земли, биосфера не дополучают в год десятки миллиардов тонн кислорода. Десятки миллиардов тонн! Более того, не только недополучает, но её отнимают у нас автомобили и другие виды транспорта, которые дополнительно выжигают кислород из атмосферы. Они сжигают в год порядка трёх миллиардов тонн

топлива. А на тонну топлива, чтобы сжечь его, необходимо более трёх тонн кислорода.

Скажу так: мы этот баланс можем восстановить. Это одна, так сказать, составляющая экологичности нашего транспорта. Вторая… У нас высокая энергоэффективность. Если сравнить с обычным автомобилем, то на ту же транспортную работу нам потребуется где-то раз в десять меньше энергоресурсов. Неважно, какая это энергия – электрическая или топливная. Электрическую в основном получают тепловые электростанции – сжигают уголь, мазут, газ, даже ядерное топливо…

При нашем скоростном движении энергоэффективность особенно важна. Мы посчитали, что если у нас будет только один миллион высокоскоростных юнибусов, которые будут двигаться со скоростью 500 км в час, что и не так уж много, сегодня на планете порядка миллиарда легковых автомобилей. Что такое миллион юнибусов? Это сэкономит в сравнении с традиционным высокоскоростным подвижным составом порядка 20 миллиардов тонн топлива стоимостью 20 триллионов долларов. За 25 лет – срок службы юнибусов. Но это только миллион юнибусов. А если их будет десятки миллионов? А если сто миллионов? Легко подсчитать экономию. И это не только экономия топлива, но и решение экологических проблем, о которых мы говорим.

Третье. Проблема, связанная с землеотводом. Сегодня самые дешёвые дороги – это те, которые находятся на земляной насыпи. Автомобильные, железные дороги строятся обычно по земляной насыпи, а где горы, есть земляные выемки. Казалось бы, что это безопасно, но это не так. Особенность проблемы для скоростных дорог состоит в том, что грунт слабоват для таких дорог. Поэтому для насыпи нужно взять грунт в карьере, причём хороший, и насыпь необходимо уплотнить на 10 процентов. Таким образом строится низконапорная плотина, которая перерезает истоки рек по движению поверхностных и грунтовых вод. Это происходит особенно на косогорах, потому что нет горизонтальной поверхности, а есть какие-то уклоны. Поэтому со стороны горы или возвышенности идёт заболачивание. По дорогам, когда мы едем, видим, что много стоит сухого леса. Это всё по этой причине.

С другой стороны – происходит опустынивание. Не хватает влаги.

У нас же насыпь исключена. У нас эстакада. Поэтому река как текла, так и будет течь. Мы её трогать не будем, наоборот, создадим все условия, чтобы она не заболачивалась и не мельчала. Звери и ползучие как ходили и ползали по своим тропам, так и будут передвигаться. Трактор может переехать на другую сторону дороги, а как лось перейдёт на другую сторону железнодорожного полотна? Там будет ограждение и указатель, что переход через три километра. Для лося или косули это будет понятно?

У нас этих проблем нет.

Добавлю ещё вот что. Важная составляющая: защита жизни и здоровья людей. Я это тоже связываю с экологией.

Автомобили сегодня в мире в среднем убивают полтора миллиона человек в год. Сюда надо отнести не только гибель людей на дорогах, но часто люди попадают в больницы, будто бы и не связанные с дорогами, но это всё равно результаты дорожных аварий, и они умирают в больницах. А десятки миллионов людей в год становятся инвалидами и калеками. А если умножить эту цифру на сто лет? Сто пятьдесят миллионов за это время будет убито и полтора миллиарда станут инвалидами и калеками? Это с какой мировой войной можно сравнить, в которой гибнет столько людей? Их убивают не пули и снаряды, их убивают дороги, вернее то, что движется по тем дорогам. Мы гибнем на дорогах без войны, как ни горько это признавать…



Весь сегодняшний транспорт расположен на первом уровне. На поверхности земли. Где находимся мы, где мы живём, движемся, ходим. Вместе с нами животные, которых мы любим и оберегаем. И растения живут вместе с нами, растут, дают урожай, дают кислород. И вот перенос движения транспорта на второй уровень над поверхностью земли значительно снижает аварийность – в тысячу раз. Мы это видим на примере авиации. Воздушный транспорт перевозит огромное количество пассажиров, как и автомобили, но на большее расстояние. Если на автомобилях гибнет людей полтора миллиона в год, то в авиационных катастрофах – около 700 человек в год. Это в 2 000 раз меньше. Почему? По той же причине, что движение происходит над землёй, в воздухе, в небесах. И мы предлагаем движение над землёй. Но у нас нет тех причин для аварий, которые есть в авиации. Ну не вышло шасси у самолёта, ясно, что будет после этого… А у нас нет шасси. Допустим, заглох двигатель у лайнера, он падает... А у нас даже если четыре мотор-колеса выйдут из строя, чего практически допустить нельзя, то юнибус прокатится дальше по инерции и остановится…

Следующий модуль пристыкуется к нему и доставит на нужную станцию.

Представьте, сколько жизней будет спасено на нашем транспорте!

Думаю, что это самое главное в экологическом аспекте нашего транспорта.

Да, и ещё один момент. Нам пишут и такие замечания, и вопросы. На нашем транспорте будут исключены такие профессии, как водители. Их заменят компьютеры. Нас уже упрекают даже в том, что мы



исключим тысячи рабочих мест, тем самым будем способствовать повышению безработицы. Скажу так – необоснованные упрёки. Не будет работы? Разве все будут учиться только на водителей транспорта?

Скажу больше в этой связи. Рано или поздно производство будет роботизировано. И никуда нам от этого не деться. Я думаю, что в основном люди будут работать в сфере обслуживания и в сфере творчества. В науке, искусстве. Что лучше – писать стихи или картины, чем копать руками ямы? В таких случаях говорят, кто на что учился. Поэтому и на наших станциях будет огромное количество рабочих мест разных профилей. Водитель автомобиля всегда находится в состоянии стресса. Он смотрит ежесекундно за дорогой, не может отвлечься, задуматься, уснуть… Он как робот подчинён движению. Пусть он лучше работает спокойно.

Это на земле. Но есть же и другая сфера деятельности человека – работа в космосе. Не полёты на ракете при помощи вредного топлива, а при помощи ОТС. Что это такое?



Куда заведут нас такие дороги?

Это беспрерывное кольцо вокруг земного шара. Это от ОТС отпочковалась струнная дорога, это «дочерний проект» Общепланетарного Транспортного Средства. Полёты в космос мне грезились ещё с детства. Они приходили ко мне в детские сны.

В одно время я понял, что технократическая жизнь у нас родилась не сама по себе, это мы её взяли у наших далёких предков, которые жили до нас миллионы лет назад. Те, кто впервые зажёг костёр и начал жарить на углях добытое мясо. Когда человек вышел из пещер и начал строить себе жилища. А потом приручил животное и соорудил повозку, чтобы перевозить на ней себя и грузы.

Поняв, что, живя в пещерах, они сокращают себе жизнь и в 20 лет умирают от рака лёгких, вынесли всё производство (костры, приготовление мяса, выделка шкур) за пределы своего дома – пещеры.

Раньше на планете в той же пещере горел, условно говоря, один костёр, тепловой мощностью порядка 10 лошадиных сил. А сегодня… Если только взять двигатель внутреннего сгорания, то в миллиарде автомобилей тоже горят костры, но с более высокой температурой, с более канцерогенным выхлопом, с дождём из ядовитых капель, приводящем к смогу, мощностью каждого из них порядка 100 лошадиных сил… Суммарно – порядка 100 миллиардов лошадиных сил полезной мощности. А поскольку тепловая мощность будет в три раза больше, то порядка 300 миллиардов лошадиных сил. Только представьте себе табун лошадей в 300 миллиардов голов!

А самолёты с миллионами двигателей, суммарной мощностью десятки миллиардов лошадиных сил, которые выжигают озоновый слой? А корабли, речные и морские? А ракеты, один старт которой делает дыру в том же озоновом слое размером с Францию?

А электростанции, которые беспрерывно коптят небо или заливают водой тысячи квадратных километров, и после этого на той территории погибает всё живое? А шахты, карьеры, котельные…



Мне представилось, и снизошло на меня откровение-открытие – с нами будет то же самое, что случилось с нашими далёкими предками в их пещерах. Они сами себе сокращали жизнь. А мы, выбрасывая в небо миллионы и миллионы тонн яда и отравляющих иных веществ? Этим мы не продлим себе жизнь? Мы могли бы удлинить свою жизнь до 120 – 150 лет, а мы её укорачиваем с каждым годом до… Это как вдох и выдох в вечности. Неужели мы не понимаем этого и обрекаем себя на вымирание?

Когда это может произойти? Возьмите в руки калькулятор, умножьте, поделите года, добавьте ускорение, с каким мы движемся в обнимку с цивилизацией, то, самое большое, это может случиться во втором-третьем поколении человечества, через 40–60 лет. Точка невозврата для нашей технократической цивилизации. Есть чёткий анализ, почему это произойдёт, научный анализ и расчёты. Буду рад, если кто опровергнет мои предположения и доводы.

Поэтому я стал искать пути решения этой проблемы, как избежать горькой участи для жителей планеты Земля. Которые стали узниками технократии. И нашёл. А выход простой – мы должны выйти из своей пещеры. Разделить родной дом и технологии. Вынести индустриальные технологии за пределы своего дома.

А дом наш – биосфера планеты, где нет даже перегородок, ибо это одна огромная комната… И если даже взять США – самое могущественное государство, то на её территории сжигается больше кислорода, чем вырабатывают растения, произрастающие на территории этой страны. Я бы сказал, что они живут в долг. Они воруют кислород, что дают сибирские просторы или джунгли Амазонки… А если представить, что это будут делать все страны? Насколько приблизится окончание жизни на Земле?

Это процессы необратимые. И спасти нас, всех жителей Планеты, может только единственный путь – оставить её, Землю, в покое, дать ей время ожить, набраться сил, очистить свои лёгкие и задышать полной грудью, а вместе с нею и наши лёгкие вдохнут целительный воздух.

Для чего необходимо переселиться в ближний космос. Перенести только индустрию, а жизнь оставить на планете, как и было миллионы лет до нас. Это же недалеко, это рядом, это каких-нибудь 300 километров!

Поэтому я и разработал геокосмическую транспортную систему, которая будет служить нам, как говорят, верой и правдой, оберегая нас от вредного воздействия технократической цивилизации. Будут огромные пассажиропотоки – это миллионы тонн грузов в год, даже десятки, сотни миллионов тонн в год, миллионы пассажиров в год… Ракетам с этим не справиться, да и не нужны эти вредоносные ракеты

для индустриализации космоса. Эти, как я говорил ещё в советское время, летающие цистерны с керосином, а некоторые – и с сильнейшим ядом. Например, в некоторых ракетоносителях, в таких как российский «Протон», в качестве топлива используется геплил, сотни тонн, более ядовитое вещество, чем цианистый калий.



Моё средство передвижения в космос с точки зрения физики корректное и не противоречит ни одному закону. Это подсказал мне барон Мюнхгаузен, который вытащил себя за косичку из болота. Давайте же и мы себя вытянем в космос, из своего же болота. Из индустриального болота в безбрежный космос. Там бесконечные ресурсы. Минеральные, энергетические и пространственные. Там невесомость, там уникальные условия для индустриальных технологий, тот же вакуум – он вообще бесконечен. Чтобы создать на земле кубический метр вакуума, это равнозначно по стоимости добыче одной тонны нефти. Слишком дорогое удовольствие.

Возьмём ту же Россию, до этого СССР. Там носятся с Токамаком, якобы с прорывной технологией, которая должна изменить мировую энергетику, уже более 60-ти лет. Когда-то, в 2005 году, Велихов, вице-президент Российской Академии наук, отправил пенопластовый макет этой «электростанции с термоядерным синтезом», как будто там и правда температура 10 миллионов градусов и идут термоядерные реакции, как и на Солнце, на выставку ЭКСПО в Японию. Вместо меня с действующей моделью СТЮ. Просто взял и вычеркнул из экспозиции со словами: «Нигде в мире этого нет, а мы поедем в Японию и будем позориться!» Ещё и топал ногами: «Это псевдонаука!»

На Токамак потрачены уже десятки миллиардов долларов, а воз, как в той басне, и ныне там… И ещё планируют потратить. На что? Замахнулись на Солнце. Да-да… Хотят скопировать технологию Солнца, чтобы научиться управлять его энергией. Академик Велихов пообещал создать такой же термоядерный реактор, как и Солнце. И решить все проблемы с энергетикой. Но получится ли, тем более без аварий, в земных условиях? В то время как настоящий термоядерный реактор работает, слава богу, уже около пяти миллиардов лет без аварий, и будет работать без аварий ещё дольше. Да и сырья в его недрах – водорода – хватит на миллиарды лет.

С квадратного метра в космосе можно взять полтора киловатта мощности солнечной энергии и, пожалуйста, там же запитать промышленное производство, индустрию, а мы будем жить тут, на зелёной планете с садами и лугами, реками и озёрами, с чистым воздухом. А будем только пользоваться продукцией, изготовленной там, в космосе.

А сельхозпродукция должна производиться на Планете Земля, в биосфере, которая и создана для этого. Сады на Марсе? Утопия, бред, даже не фантастика. Даже если и будет такое, то каждое яблоко будет стоить больше чем миллион долларов.

Да и не вырастет там ничего, потому что температура ниже ста градусов мороза. Атмосфера на Марсе очень разреженная, и там вообще нет кислорода. Бог создал для нас Землю, создал нас и поручил как человеку разумному владеть всем этим. Поэтому нам нужно жить на Земле и её обустраивать, лелеять, продлевать ей жизнь.

Космос ждёт нас, зовёт нас к себе, посылает зашифрованные телеграммы и приглашения, а мы никак не можем услышать его дружеское послание.

И поэтому мы вместе должны дать ответ:

– Жди нас, Космос! Мы придём к тебе! Нам не обойтись без тебя, ты – наша Надежда и Спасение.

SkyWay – не миф: строительство небесной дороги в полном разгаре

Анатолий Юницкий – отечественный самородок, беларус, инженер, учёный с мировым именем, изобретатель.

Корреспондент ИА РЖД-Партнёр.ру специально побывал в Минске – в офисе ЗАО «Струнные технологии», чтобы посмотреть на всё своими глазами и побеседовать с основателем транспортной системы SkyWay там, где, собственно, и зарождается уникальный инновационный проект.



Струны против маглева и гиперпетли

– Анатолий Эдуардович, для чего человечеству нужен струнный транспорт?

– Если проложить струнные дороги к каждому дому, человек сможет добраться очень быстро в любое нужное ему место. Логистика будет другой, скорости – иными. А закрыть транспортные потребности населения можно будет гораздо более компактной коммуникационной сетью, чем все виды существующих сообщений.

– А чем струнный транспорт отличается от других видов систем для перемещения пассажиров и грузов? Насколько он эффективен?

– Основа технологии SkyWay – инновационный струнный рельс. Есть несколько вариантов его конструкции, но базовый выглядит так. Пучок предварительно напряжённых стальных канатов помещается внутрь металлического корпуса, полости внутри которого заливаются специальным бетоном. Сверху над корпусом монтируется плоская головка рельса. На неё опирается цилиндрическое стальное колесо.

В струнном транспорте используется целый ряд запатентованных систем, которые обеспечивают высокую скорость передвижения и очень высокий коэффициент полезного действия. Мы добились отличной аэродинамики. Ведь на преодоление сопротивления воздуха при высокоскоростном движении тратится более 90% энергии – эффективность такого транспорта зависит не от того, используем ли мы модную ныне магнитную подушку, а от банальной аэродинамики. Струнные системы подняты над землёй.

У них нет эффекта экрана – резкого увеличения аэродинамического сопротивления из-за близости подвижного состава к дорожному полотну. Теоретический предел коэффициента аэродинамического сопротивления – 0,04, а наши ноу-хау позволили снизить этот показатель для юнибуса и юнибайка до 0,05. Кстати, у самого скоростного автомобиля «Бугатти» такой коэффициент равен 0,38, а с учётом антикрыла – 0,42, поэтому он насколько неэффективен, настолько и экологически небезопасен.

Такие результаты – не математические расчёты, они получены путём продувки в аэродинамической трубе в городе Санкт-Петербурге, я там продуваю модели уже более 20-ти лет. Это запротоколировано, а изобретения запатентованы.

Наши ноу-хау и патенты обеспечивают коэффициент полезного действия около 99,8% – таков КПД нашего стального колеса, который обеспечивает не только подвес относительно путевой структуры, но ещё является и движителем. Это недостижимо при использовании воздушной или магнитной подушки, так как им необходим ещё и движитель, тот же линейный электродвигатель с КПД процентов пятьдесят, а то и ниже.

Высокоскоростной SkyWay не требует массивных конструкций для путевой инфраструктуры – она состоит из облегченных струнных рельсов и противосходной системы. Поэтому её стоимость – от $3 млн за километр двухпутной эстакады – обращаю внимание на то, что наш транспорт эстакадный и сравнивать его нужно с другими эстакадами, а не с дорогами, идущими в земляной насыпи. При этом его эксплуатация не требует дополнительной техники, например, для очистки от снега и наледи.

– А что можно сказать в этом плане про другие инновационные транспортные системы?

– Они значительно уступают тому, что предлагаем мы. Например, подвижному составу на магнитном подвесе сложно преодолеть скорости свыше 500 км/ч. У него есть так называемая юбка, охватывающая балку эстакады, для стабилизации поезда относительно пролётного строения и его поднятия над полотном. Значит, неизбежен высокий коэффициент аэродинамического сопротивления. Это очень энергозатратный проект – по энергоэффективности он находится на уровне паровоза, этакий паровоз на магнитной подушке с линейным электродвигателем, на малой скорости, к тому же катящийся на колёсах, которые затем должны убираться, как и шасси у самолёта.

Кстати, мало кто знает, но перед поездкой составов на высокоскоростной трассе на линию выпускают специальную машину для очистки пути: она должна смести мелкие камни, опавшие листья – все это может быть губительным. Ведь зазор магнитного подвеса в том же «Трансрапиде» – всего в сантиметр.

Путевая инфраструктура требует установки множества кабелей, электрических катушек, коммутаторов и сложных устройств. И все их необходимо постоянно обслуживать. Только линейный двигатель имеет коэффициент полезного действия, как говорилось выше, не более 50%, а ведь есть ещё и другие, причём не меньшие, потери.

Если вот так по целому ряду параметров сравнивать струнные системы с поездом на магнитном подвесе, то вывод получается один и тот же: маглев – это красивый, но очень дорогой проект. К слову сказать, Siemens потратил на разработку поезда маглев порядка €6,5 млрд. А сегодня этот проект закрыт как нерентабельный.

Действует только участок в Шанхае, вложения в создание которого никогда не окупятся: 1 км такой системы обошелся в €100 млн, если перевести строительство в сегодняшние цены.

Недавно была представлена разновидность поездов на магнитном подвесе, разрабатываемая для внутригородских перевозок израильской компаний SkyTran при поддержке NASA (США), правда, в теории – пока нет действующих образцов, хотя первый действующий образец SkyWay первого поколения мы представили еще 15 лет назад в городе

Озёры Московской области. Она объявлена менее затратной и энергоёмкой, чем технология маглев.

Однако SkyWay дешевле и эффективнее этой системы в 3–5 раз. Сравнивая SkyWay с гиперпетлёй, я бы отметил два принципиальных момента: во-первых, подвижной состав просто подвесить в вакууме нельзя. Нужно чем-то поддерживать транспортные капсулы – для этого можно использовать колесо или другое устройство: магнитолевитационное либо антигравитационное. Последнее, правда, пока из области фантастики, но теоретически возможно.

В начале 2016 года Илон Маск, основатель компаний SpaseX и Tesla Motors, выбрал наиболее простой вариант: при испытаниях продемонстрировал линейный двигатель на колёсной тележке. Это не более чем имитационная модель, ведь тот же Siemens не модельками баловался, а запустил ещё более 20-ти лет назад на этих же принципах высокоскоростной состав с пассажирами на своём тестовом участке в Германии. В конце осени обещано испытание образца подвижного состава уже в трубе.

Однако то, что мне удалось узнать, даёт основания утверждать: публике вновь хотят представить некую упрощённую модель. Причём в той «фанерной» трубе, которую показали в Берлине на InnoTrans 2016, глубокий вакуум не удержать. Или же это будет небезопасная конструкция, которой ещё далеко до промышленного образца. SkyWay дешевле и эффективнее гиперпетли в 10 – 15 раз. При этом у меня есть свой вариант более эффективной форвакуумной трубы для скоростей 1250 км/ч, работы над которой я начал ещё в советское время около сорока лет назад – именно оттуда и отпочковался SkyWay.

– Говорят, что SkyWay внешне похож на подвесную канатную или балочную дорогу. В чём принципиальное различие между ними?

– Канатные и балочные дороги устроены по-другому. Они не могут обеспечить те характеристики, которые гарантируем мы. Соответственно, такие дороги не могут перемещать пассажиров или грузы с такой большой скоростью и с такими малыми затратами энергии, как системы SkyWay.

Подобные дороги имеют и множество других ограничений, преодолеть которые невозможно из-за особенности применяемых в них конструкций. Традиционная балочная эстакада создаётся из отдельных конструкций, которые имеют температурные швы и которые необходимо не просто разместить на опорах, но и укрепить – арками, вантами, стальными фермами.

Напряжённые конструкции – неразрезные по всей своей длине от начала до конца трассы. И они втрое прочнее и жёстче традиционного моста при том же расходе материалов. Вот почему струнные пути можно сделать легче. Это позволит сэкономить металл по сравнению

с известными балочными сооружениями и при этом прекрасно выдерживать все расчётные нагрузки.

При провисающей путевой структуре на спуске юнибусу дополнительное ускорение придаёт гравитация, а на подъёме – та же сила тяжести Земли выполняет роль тормоза. В таком случае на городском маршруте, где остановки на каждом километре, используется ещё и рекуперация электроэнергии. По энергозатратам наша система на порядок эффективнее трассы с прямолинейной путевой структурой.

Если же сравнивать SkyWay с монорельсовой дорогой, то себестоимость строительства у нас меньше раза в три. На 1 км трассы в сравнении с нею мы можем сэкономить до 500–700 т стали и тысячи кубометров железобетона. Кстати, если уж говорить об эффективности затрат, то городская система SkyWay обойдётся значительно дешевле даже трамвайных путей, притом что скорость движения на ней может достигать 150 км/ч.

Юнибусы пропишутся в ЭкоТехноПарке

– Кто помогает Вам в реализации Ваших проектов?

– Ещё два года назад в фирме, которая занимается разработками SkyWay в Минске, я был единственным сотрудником. Теперь у нас в штате работает около 200 человек. Действует 15 конструкторских бюро, которые занимаются разработкой путевой структуры, инфраструктуры и подвижного состава. Имеется своё опытное производство, где идеи конструкторов воплощаются в металле, стекле и пластике. SkyWay – это не миф, не выдумки. Вы могли это всё увидеть своими глазами в нашем офисе. Он занимает три этажа в высотном корпусе бизнес-центра. У наших конструкторов современные программы для электронного проектирования.

– Да, всё это впечатляет. А тот подвижной состав, который вы демонстрировали на выставке в Берлине, был изготовлен на вашем опытном производстве?

– Именно там. Мы располагаем достаточными техническими возможностями. У нас есть партнёры по кооперации с самым современным оборудованием. Благодаря этому мы представили на InnoTrans 2016 не модели, а промышленные образцы юнибуса и юнибайка. Затем в Минске они демонстрировались в рамках Белорусской транспортной недели. А вскоре, как мы рассчитываем, на этих же машинах, являющихся разновидностью высокоэффективных электромобилей, можно будет прокатиться по реальной струнной дороге в нашем ЭкоТехноПарке, где мы строим демонстрационные участки.

Всего год назад площадка под будущий ЭкоТехноПарк представляла собой заросший бурьяном танковый полигон с ямами двухметровой

глубины, почва которого была перепахана гусеницами. Теперь территория обустроена. Кругом газоны. На нескольких гектарах высажен сад – всего порядка пяти тысяч яблонь, груш, вишен, слив. Разбита в апреле этого года и виноградная плантация, с которой через полгода мы собрали свой первый урожай.

– Зачем такие излишества?

– Ну, мы же не только промышленное строительство затеяли. Парк – это не только символ экологической составляющей проекта, но и зона рекреации для жителей близлежащей Марьиной Горки, это было одно из условий местной власти, когда нам выделяли участок земли. Струнный транспорт подвешивается над землёй. А значит, он должен освободить значительные территории от асфальтовых дорог, которые сейчас опутывают Землю. Наконец, сад – это жест благодарности частным инвесторам.

Я за свою жизнь обжёгся на проектах, в которых инновация целиком зависит от господдержки. Мне пришлось на собственном опыте увидеть, когда компаниям сначала открывали бюджетное финансирование, а потом, если в самый разгар реализации проекта вдруг обстоятельства изменялись и находился повод срочно направить средства на какие-то иные цели, то инновационные идеи откладывали до лучших времён.

Аналогично поступали и некоторые олигархи, для которых пристроиться к инновации оказывалось просто таким способом саморекламы.

Сейчас SkyWay использует схему краудинвестинга. В неё вовлечено около 80 тысяч инвесторов, ещё около 500 тысяч активно интересуются проектом. Это простые граждане из 80-ти стран мира. Больше тысячи инвесторов получили право посадить в парке свою яблоню с именной табличкой, так что наш сад не может быть маленьким.



Конечно же, и наша создаваемая транспортная система требует значительной протяжённости. Если проложить трассу недостаточной длины, то по ней не сможем разогнать подвижной состав до заявленной скорости.

А нам нужно показать реальный результат. Без этого нельзя получить сертификаты, нельзя строить струнные системы для промышленной эксплуатации.

Под Минском строят опоры для ноу-хау

– Что ещё уже построено в Вашем парке? Что планируется?

– На нашей опытно-промышленной площадке мы покажем весь комплекс инноваций SkyWay (более 100 ноу-хау). У нас есть строительный проект, выполнены геодезические изыскания. Построены анкерные опоры, первая из которых совмещена с двумя пассажирскими станциями – городской и высокоскоростной. То есть такая опора стала трёхэтажным пересадочным узлом. Кстати, при своих весьма скромных размерах и столь же скромной стоимости, такой логистический узел по возможностям равен Дубайскому аэропорту – на такой станции в год могли бы пересесть с трассы на трассу не менее 50-ти миллионов человек.

Установлены все промежуточные и анкерные опоры, причём на двух трассах. В конце пути, уже за пределами ЭкоТехноПарка, намечена разворотная анкерная опора. Здесь пересадок не будет: подвижной состав просто развернётся и поедет назад.

Анкерные опоры – это сооружения, на которые должны напрягаться струнные конструкции и которые воспримут температурные усилия. А задача обычных опор – поддерживать путь. Дополнительную жёсткость струнам придадут ажурные фермы. Таков прообраз будущей высокоскоростной дороги по принципу «2 в 1» – по верху ферм будут перемещаться высокоскоростные междугородные навесные юнибусы со скоростью до 500 км/ч, снизу ферм, на другом ярусе – городские подвесные юнибусы (до 150 км/ч).

Первая очередь спроектирована длиной 1 км (это расстояние между двумя соседними анкерными опорами в пределах ЭкоТехноПарка), в дальнейшем участок пути продлевается на 15 км, и тогда юнибус можно будет разогнать на середине трассы до 500 км/ч. Другие типы опор предусмотрены для городского варианта и грузовой трассы. Для доставки грузов мы планируем протестировать специальные модули – юнитраки.

– Когда я смогу прокатиться на юнибусе в ЭкоТехноПарке?

– Это во многом зависит от объёмов финансирования и наших многочисленных подрядчиков и поставщиков из десятка стран. Мы не можем их подгонять. Тем не менее, надеемся, что уже в конце 2016 года представленный на выставках подвижной состав можно будет опробовать в деле.

– Как будет управляться система передвижения с помощью струнных технологий?

– Для этого предусмотрены автоматические системы управления, которые включают в себя широкий спектр беспроводных коммуникаций (ГЛОНАСС/GPS, Wi-Fi). Подвижной состав предполагается оснастить видеокамерами, радарами и датчиками. Кстати, это не только способ повысить безопасность перевозок, но и ещё одна возможность сократить эксплуатационные затраты транспортной системы.

– В Вашем проекте всё продумано до мелочей. Его уже сложно называть «великой транспортной утопией», как об этом пишут иногда в сети интернет. Но почему к Вам многие относятся так недоверчиво?

– В 1895 году британский математик и физик, президент Королевского общества лорд Кельвин тоже говорил, что «летающие машины весом тяжелее воздуха невозможны!» А Уильяма Боинга, конструктора самолётов, правительство США вообще объявляло в своё время преступником. В России когда-то не верили в пользу железных дорог и предлагали развивать гужевой транспорт.

Я часто встречаю непонимание. Раз семь у меня отнимали весь бизнес. И мне приходилось снова и снова подниматься и начинать всё с нуля. Меня не раз объявляли шпионом. В разных странах заводили уголовные дела.

Век назад никто не заметил первый простенький и непрезентабельный автомобиль, а он затем изменил мир. Точно так же сейчас можно не заметить концепт SkyWay, а он снова изменит мир, сделав его более безопасным, экологичным и комфортным.

Беседовал Александр Солнцев



Министр энергетики посетил стенд SkyWay

13 октября 2016 г.



Экспозицию SkyWay на выставке Energy Expo посетил министр энергетики Республики Беларусь ***Владимир Потупчик.***

Генеральный директор-генеральный конструктор презентовал проект почётному гостю, рассказав о технических особенностях инновационных экспонатов.

Анатолий Юницкий также сравнил затраты, необходимые на реализацию всех элементов струнной транспортной системы SkyWay, с ближайшими транспортно-инфраструктурными аналогами. Цифры, параметры и количественные характеристики не могли не впечатлить делегацию из Министерства энергетики: Владимир Потупчик, министр энергетики, выразил большую заинтересованность проектом.

«Мы рады, что у нас есть люди, способные генерировать такие идеи. Этот проект направлен не столько на наши внутренние потребности, сколько на весь мир. Успехов Вам!»

Анатолий Юницкий – министру энергетики РБ Владимиру Потупчику:

– Это новая транспортная система – эстакадного типа. Это одно из наших транспортных средств, мы назвали его «юнибайк». Это самое экономичное транспортное средство в мире. Если перевести электрическую энергию в топливо, то на 100 км в пути при скорости 100 км в час будет израсходовано значительно меньше литра топлива.

При этом есть даже привод «вело», можно крутить генератор...

– Скажите, а затраты, связанные с реализацией инфраструктурных частей этого проекта, – они соизмеримы или значительно ниже тех видов, что есть на сегодняшний день?

– Да, значительно ниже. Но здесь надо отделить привычный транспорт от эстакадного. Аналоги монорельсовой дороги, магнитной подушки и канатной. Если сравнить с монорельсовым аналогом, то у нас получается дешевле в 2–3 раза. Если сравнивать с высокоско-

ростными железными дорогами в эстакадном исполнении и с поездами на магнитной подушке, то дешевле в 7 – 10 раз. Это при том, что мы можем достичь таких скоростей – у нас есть такие разработки, будем изготавливать подвижной состав и строим дорогу длиной в 17 километров, где планируем получить скорость 500 км/ч.

– Это с учётом строительства самой станции, дороги, опор...

– Поезд длиной в сотни метров – какой длины должен быть перрон? Также сотни метров... А у нас состав длиной в несколько метров и полотно, на котором он стоит, десять метров. Вот мы построили сейчас пересадочную станцию в ЭкоТехноПарке, возле Марьиной Горки, на тестовом участке, её размеры 12 на 18 метров. Трёхэтажное здание. По производительности, потому что там можно будет пересесть с городского на высокоскоростной участок, это 50 млн человек в год.

– Человек поднялся, сел на свой транспорт. А если вернулся, спустился на первый этаж. Будут лифты, удобства?

– Да, это всё предусмотрено. Поэтому инфраструктура дешёвая, дорога дешёвая, подвижной состав дешёвый. У нас по энергетической части много ноу-хау. У нас же рекуперация энергии. Нас же ещё в 1997 году поддержал Александр Лукашенко. Он поручил тогда Лингу заняться нашим проектом, профинансировать начало работ. Но денег тогда не было. Мы, увидев, что поддержки нет, уехали из Беларуси. И фактически сейчас мы выполняем поручение Президента. Я нашёл метод, как зафинансировать – народное финансирование, краундинвестинг, так называемая «толока», у нас сегодня около 80 тысяч инвесторов из 82 стран мира. И деньги приходят сюда. Представляете, 82 страны финансируют то, что мы делаем в Беларуси. И мы сумели это сделать. У нас есть целый ряд адресных проектов – для Минска, для области. Это же поручение Президента – построить кольцевую дорогу, объять «струнами» столицу.

– У вас площадка в Марьиной Горке?

– Да, и первый тестовый участок мы запускаем через месяц-полтора.

– Может быть, мне предложить побывать у вас премьер-министру или вице-премьеру?

– Были бы рады их увидеть здесь на выставке.

– Спасибо! Мы рады, что у нас есть такие люди, как вы, которые двигают такие проекты, которые генерируют такие прекрасные гениальные идеи, которые могут создавать бизнес практически на пустом месте. И этот проект направлен не столько на наши внутренние потребности, сколько на весь мир. Поэтому позвольте пожать вам руку и поблагодарить за то, что вы строите. Будем вместе работать. А со своей стороны я скажу – мы обеспечим вас необходимым количеством энергии, когда заработает СкайВэй.

Япония увидит промышленные образцы SkyWay в следующем году

Беседу на выставке в Минске с послом Японии в Республике Беларусь ***Хироки Токунага*** ведёт Анатолий Юницкий:



– Япония славится скоростными дорогами – поездами на магнитной подушке, Синкансен и другими. Мы тоже делаем что-то подобное, но с более высокими характеристиками. То, что вы видите, скорее рельсовые автомобили, чем поезда.

Перед вами двухместное городское транспортное средство, которое мы назвали «юнибайк». Скорость его до 150 км/ч. Если электрическую энергию перевести в топливо, то его расход составит на 100 км 0,7 литра. Это самый экономичный вид транспорта в мире.

Давайте подойдём к действующей модели. Сидя в таком транспорте, вращая педали, как у велосипеда, можно развить скорость до 60 км/ч. И там есть аккумулятор, который добавляет скорость до 150 км/ч.

А это городское транспортное средство, в котором помещается 14 человек. В Японии, я думаю, вошло бы и до 30 человек, люди там отличаются размером от европейцев.

А вот действующая модель. Здесь трасса одна, а системы две. Сверху – высокоскоростной, а внизу – городской подвесной. Верхний достигает 500 км/ч. Это эстакадный транспорт. Причём наша эстакада стоит дешевле традиционных железнодорожных эстакад примерно в 10 раз. Если говорить об энергетической эффективности, то наш вид транспорта эффективнее и дешевле скоростных дорог в 3–5 раз.

Посол Японии Хироки Токунага:

– Кроме железнодорожного транспорта, Япония глубоко продвинулась в создании высокоэффективного городского транспорта, но тем не менее очень интересно видеть то, что разработано вами. И мы видим в дальнейшем тесное сотрудничество в этом направлении.

– Да, мы тоже заинтересованы в сотрудничестве с вашей страной, тем более, что многие элементы мы используем ваши. Даже вот те же Мицубиси разработали прекрасные топливные элементы, где топливо, минуя горение, сразу же вырабатывает электроэнергию. У нас везде электроника, автоматическое управление. У нас много наработок в высокоскоростном направлении. У нас исключительно хорошая аэродинамика подвижного состава, значительно лучше, чем на ваших высокоскоростных дорогах, но ваши специалисты об этом не говорят.

Нам удалось улучшить аэродинамику в сравнении со спортивным автомобилем в 5–7 раз. Есть такое понятие – коэффициент аэродинамического сопротивления. Вот у Бугатти, самого дорогого скоростного автомобиля, Сх = 0,42, у нас же эта характеристика – 0,05, почти в десять раз меньше. Это позволяет снизить мощность двигателя в 10 раз. Тому же Бугатти нужен двигатель мощностью 2500 кВт для получения скорости 500 км/ч, нам же для такой же машины потребовалось бы 250 кВт.

Х. Т.:

– Комбинация опыта и наработок Беларуси и Японии могла бы принести прекрасные результаты. Самое главное теперь – найти достойных партнёров как в Беларуси, так и в Японии.

А. Ю.:

– Да, это так. Я пытался это делать лет двадцать назад. Но на той стадии это было нереально. Другое дело сейчас – возможно, мы этого добьёмся с вашей помощью. Мы сегодня уже достигли такого уровня развития, когда нам нужны серьёзные и надёжные партнёры. Потому что такой транспорт необходим человечеству.

Х. Т.:

– Я хотел бы провести и организовать бизнес-форум с представителями крупнейших японских корпораций в Москве, потому что в России работает очень много опытных людей, которые привыкли делать бизнес ещё во времена Советского Союза. А следующая возможность – провести в апреле. Посол Беларуси в Японии Рахманов планирует провести в Беларуси подобное мероприятие. Поэтому я надеюсь, что наше участие и там, и там позволят достичь того, что мы сейчас с вами обсуждаем.

В Москве работает очень много японских бизнесменов, и это легче – пригласить японских бизнесменов не из Японии, а из той же Москвы. Поэтому лучше провести бизнес-форум не в Токио, а в Москве. Это будет более эффективно. Это первый шаг. Потом можно и в Минске.

А. Ю.:

– Это прекрасно, но мы более заинтересованы, чтобы эта встреча прошла непосредственно с нашими партнёрами, и мне кажется, что

этот вопрос нельзя затягивать. Это же бизнес. Как японцы сказали прекрасную фразу, что мы обогнали всех и навсегда. Этой разработкой, признаюсь, занимаюсь без малого сорок лет. Этот проект родился не спонтанно, не вдруг, когда пришло какое-то озарение. Это уже четвёртое поколение, над которым мы работаем.

Х. Т.:

– У нас в Японии несколько иная система продвижения новых проектов. У нас всё начинается снизу и идёт наверх. Поэтому для начала нужно организовать в Москве бизнес-форум, где все смогут первоначально ознакомиться с вашей технологией. Те же, кто заинтересуется, изучат её подробнее и досконально и только после этого смогут выйти на прямые связи. Когда может состояться форум в Москве? Отвечу: в начале следующего года.

– Спасибо! До встречи!

И «звёзды» над «струнами»

Отзыв о SkyWay

Ежедневно к проекту инновационного транспорта присоединяются десятки и сотни людей. Не являются исключением и известные люди, которые стали «звёздами».



Многие исполнители кино и телевидения уже с нами, и сегодня мы хотим представить вашему вниманию небольшой видео-отзыв актрисы Екатерины Волковой, пополнившей ряды акционеров SkyWay.

Екатерина Волкова известна широкому зрителю благодаря ролям в фильмах «Next 2» и «Next 3», «До свидания, мальчики», «Коммуналка», сериале «Краткий курс счастливой жизни» и другие.

Как призналась сама Екатерина, она заядлый водитель, а потому регулярно сталкивается с различными трудностями на дорогах. Более того, хорошо знакомы ей и утомительные разъезды на гастролях, когда не выспавшись, спешишь в аэропорт на самолёт, чтобы лететь в далёкий другой город.

Побывав на презентации SkyWay, актриса поняла, что эта технология может стать именно тем, что сделает её жизнь проще и приятнее. Струнный транспорт способен превратить многочасовую дорогу в приятное и быстрое путешествие с максимальным комфортом, без пробок и задержки рейсов.

...Мы находимся на Патриаршем пруду в гостях у Екатерины Волковой, актрисы театра и кино. У нас хорошие новости. Екатерина, покажи, пожалуйста, что у тебя в руках. Да, ты держишь прекрасный документ – акцию SkyWay. Ты стала акционером струнного транспорта. Не так ли?

– Да, это действительно так.

– Как и когда узнала о SkyWay? Что предшествовало тому, что ты стала акционером?

– Увидела на презентации, на выставке. Меня это очень поразило, восхитило и заинтересовало как автомобилиста и путешественника. Мне приходится перелетать и переезжать на далёкие расстояния, участвовать в съёмках фильма, гастролировать с театром, при этом испытываю всегда некоторые трудности и дискомфорт. Особенно трудно переношу перелёты на воздушном транспорте. И я всё время думала об альтернативе, о том, почему не созданы другие виды передвижения человека по земле. А тут SkyWay предлагает такие фантастические возможности и условия, что я не удержалась и сразу же присоединилась к проекту.

Увидела альтернативу. Предлагается новый вид транспорта, быстрое и удобное передвижение по всей планете. Это очень здорово! Это же намного короче по времени передвигаться, чем ехать в поезде, даже лететь на самолёте. Экономится время, затрачивается мало сил на передвижение. Если я несколько часов добираюсь до какого-то места, и там нужно сразу же включаться в работу, а энергия растрачена за время переезда, то о какой качественной работе может идти речь?

Мы не успеваем за скоростью, которую диктуют обстоятельства, поэтому часто испытываем дисбаланс в личной и общественной жизни.

И тут я увидела идеальный вариант выхода из этого тупика, увидела и сразу же поверила, родилось желание включиться в этот проект, принять в нём личное участие, чтобы он как можно быстрее воплотился в жизнь.

Скажите, как можно быстро проехать по Москве? Вечные пробки, которое крадут у каждого из нас драгоценное время. А я живу в центре Москвы и испытываю «черепашье передвижение» каждый день. Проблема транспортного коллапса, к сожалению, не решена. И не только я, но и все водители задаются вопросом: «Как выйти из этого тупика? Есть ли какой выход?»

А он, оказывается, есть, этот выход. Как я узнала, Анатолий Юницкий несколько десятилетий назад предлагал правительству Москвы поднять транспорт на второй уровень. Его не услышали или не захотели услышать, посчитав фантазёром. А сегодня мы вплотную столкнулись с этой проблемой, и пришло время вместо автомобилей пересесть в юнибусы и юникары. Это уже жизненная необходимость и реальность.

Так вот... Этому учёному и изобретателю Юницкому надо памятник ставить при жизни (верю, что так оно и будет в ближайшем будущем), что он дарит нам такую возможность – изменить мир, изменить самого себя, обгоняя скорости века, устремляясь в будущее. Я считаю и твёрдо убеждена, что государство обязано и должно поддерживать такие проекты, потому что SkyWay создано для всех людей, для всех стран.

Я мать троих детей. Их нужно вырастить и воспитать, выучить. Сегодня ни один ребёнок не довольствуется только одной школой. Кто-то хочет стать художником, кто-то музыкантом, кто-то спортсменом, а для этого посещать секцию олимпийского резерва. Эти секции или кружки находятся не в школе, а в иных местах, удалённых местах, в специализированных учреждениях. И туда нужно ребёнка доставить, а потом забрать. Скажите, как я, при моей загруженности, могу успеть предоставить возможность своему ребёнку поспеть на дополнительные занятия? Никак. А есть же семьи, у которых несколько детей. И они стараются дать своим чадам полноценное развитие. Как им быть? Проблемы, проблемы, проблемы...

Вот какие социальные стороны нашей жизни проявляет и обнажает транспорт. И не только эти, о которых я сказала, а сколько их у взрослого населения? И это не только в Москве, а и во всех крупных городах России. К сожалению.

Поэтому в заключение я хочу обратиться ко всем участникам проекта:

– Друзья мои! Я приглашаю вас всех присоединяться к этому гениальному проекту, призываю вас верить в SkyWay, как в него поверила и я. Это идеальное решение избавиться от транспортного коллапса! Приглашайте в этот проект всех своих друзей и знакомых, и мы тем самым приблизим тот день, когда по струнной дороге отправятся в путь первые пассажиры.

Адриан Кормоци о SkyWay



Адриан Кормоци – словацкий спортсмен, вице-чемпион мира по классическому бодибилдингу 2015 года, профессиональный фитнес-тренер. Адриан поделился впечатлениями от знакомства с проектом SkyWay, который, по его мнению, является отличным примером технологии будущего.

«Особенно мне понравился юнибайк, на котором мечтаю проехать, – говорит Адриан. – Я с нетерпением жду момент, когда можно будет поехать в Минск и испробовать его на себе…»

На сегодняшний день проект струнного транспорта стал символом борьбы не только за безопасное будущее нашей планеты – это уже философия здорового образа жизни, где человек и окружающая среда находятся в гармонии друг с другом.

– Добрый день, Адриан! Я знаю, что вы великий человек в бодибилдинге. Расскажите, пожалуйста, моим подписчикам о своих достижениях и профессиональной деятельности, а также о том, как вы добились таких результатов.

– День добрый! Мне 36 лет. Я – словацкий бодибилдер. Занимаюсь этим семнадцать лет. Раньше я был профессиональным футболистом. А сейчас занимаюсь бодибилдингом, потому что у меня проблемы с сердцем. Но поскольку я спортсмен, то решил заниматься фитнесом и стараться поддерживать своё здоровье. Сейчас работаю персональным тренером, занимаюсь бодибилдингом профессионально.

Моё самое значительное достижение было в прошлом году в Барселоне, где я занял второе место на Чемпионате мира по бодибилдингу в своей категории: вес – до 85 кг, рост – свыше 180 см.

Занимаюсь в спортивном зале пять раз в неделю. У меня есть много клиентов, которым я помогаю набирать форму и показываю, как можно поддерживать своё здоровье. Поскольку я являюсь консультантом в этой области, мне очень нравится эта работа.

Это очень прекрасно, дорогие друзья, что вы меня познакомили с вашим проектом! Проектом будущего!

Я вижу потенциал планов, которые вы представили вчера. Да, мне очень хочется прокатиться на юнибайке.

– Спасибо, Адриан!

Отзыв Тибора Шлоссера

Представляем вашему вниманию отзыв ***Тибора Шлоссера*** – декана факультета транспортного машиностроения Словацкого технического университета в Братиславе. В своём отзыве Тибор Шлоссер поделился профессиональным мнением по поводу инженерных решений, применяемых в технологических разработках SkyWay, а также рассмотрел возможность реализации конкретных адресных проектов в Словакии.

Внимательно изучив техническую документацию SkyWay, Тибор Шлоссер выступил с предложением об организации исследовательской базы, создание которой он обсудил с высшим руководством Словацкого технического университета.

«Эксплуатация этого вида транспорта независимо от того, будет ли он ориентирован на перевозку пассажиров или груза, представляет собой решение высокого уровня», – заметил он.

Напомним, что ранее специалистами группы компаний SkyWay была осуществлена деловая поездка в Словакию, в рамках которой проект струнного транспорта был представлен министру транспорта, строительства и регионального развития Словакии и, кроме того, заключено соглашение о сотрудничестве со Словацким Техническим Университетом (STU).

– Добрый день, господин Тибор! Что выдумаете о технологии SkyWay? Скажите, пожалуйста, несколько слов о вашей работе, каково ваше профессиональное мнение об этом транспорте?



– Честно говоря, несколько месяцев назад, когда я встретил вашего коллегу, представителя здесь, в Словакии, я был удивлён. Я внимательно ознакомился с вашими официальными документами и, основываясь на своём личном опыте по сертификации, решил поговорить с деканом нашего университета и его заместителями о возможности создания исследовательской базы в Словакии. Честно говоря – а почему бы и нет? Как я уже говорил, ваша технология имеет высокую добавленную стоимость. Это заключается не только в цифрах, которые вы указываете как стоимость одного километра строительства, а во всех особенностях эксплуатации этого вида транспорта, независимо от того, будет ли он ориентирован на перевозку пассажиров или различного груза – она представляет собой решение высокого уровня.

Поэтому я лично думаю – почему бы не провести исследование здесь, в Словакии, и почему бы не продвигать эту идею здесь? Можно начать обсуждение этой возможности с городскими властями в нашей стране и промышленными предприятиями и начать работу в этом направлении. И, возможно, через пару лет мы сможем реализовать задуманное.

Никто не знает наверняка, но, по крайней мере, мы должны начать с идей, видения, стратегии и реальности, потому что, насколько я знаю, через пару месяцев эта технология будет реализована в вашей стране. Поэтому я думаю и уверен, что это отличная идея.

– Спасибо. Возможно, вы уже сейчас видите, могут ли применяться адресные проекты технологии SkyWay в Словакии?

– Возможно. Всё дело в использовании возможности и обсуждении этой идеи с людьми, от которых зависит реализация проекта. Мы профессионалы, исследователи и инженеры. Нам необходимо протестировать систему в закрытом режиме, а затем показать её для широкой аудитории.

Проблема в этом случае состоит не в том, как получить деньги для инвестиций, а работать, как обычно, в каждом городе, в каждом регионе, каждом государстве. В соответствии со строительными нормами в гражданском строительстве. У нас используются европейские планы для развития городов. Поэтому мы можем внедрить через эти планы новую транспортную систему небесной дороги для перевозки пассажиров и грузов.

Я думаю, это первое, что мы должны сделать, старательно работать в этом направлении на протяжении нескольких месяцев, а возможно, год-два.

– Спасибо!

Успешно завершилась деловая поездка делегации SkyWay в Словакию, в ходе которой был проведён ряд переговоров с первыми лицами страны.

Итогом поездки стали презентация струнной транспортной технологии SkyWay министру транспорта, строительства и регионального развития Словацкой Республики Роману Брецели, а также заключение соглашения о сотрудничестве со Словацким техническим университетом (СТУ). Результат дальнейшей совместной работы с крупнейшим техническим вузом Словакии должны стать анализ адресных проектов для Словакии и Центральной Европы и включение инновационного проекта SkyWay в основную образовательную программу студентов факультета гражданского строительства.

Кроме того, в рамках визита представители выступили в Братиславе с презентацией струнной транспортной технологии на международной конференции SkyWay, аудитория которой насчитывала более 250 человек.

Выставка в Минске «Транспорт и логистика 2016»

Стенд SkyWay, представленный на мероприятии, по своему наполнению повторяет тот, что был привезён в Берлин на InnoTrans 2016. Как и в столице Германии, так и в Минске экспозиция была с интересом встречена публикой.

Уже в первый день работы её посетили заместитель премьер-министра Беларуси ***Анатолий Калинин,*** руководители транспортных министерств из Беларуси, Польши и Литвы, а также заместитель главы администрации города Липецка.



Первый заместитель Председателя Президиума Национальной академии наук Беларуси ***Сергей Чижик,*** посетив стенд SkyWay, записал в книге отзывов:



«Экспозиция SkyWay впечатляет. Все образцы, представленные на выставке, чрезвычайно высокотехнологичны. Можно гордиться, что это сделано в Беларуси. Особенно приятно, что работает сплочённая и квалифицированная команда. Впечатляет настойчивость и энергетика лидера. Знаю Анатолия Юницкого с 1980 года. Вместе работали в ИММС АН БССР. Желаю, чтобы идеями струнного транспорта смогли воспользоваться не только в Беларуси, но и многие люди планеты Земля. Удачи!»

Очень приятно и отрадно, что Сергей Антонович написал такой отзыв. И как говорят, и честь ему, и слава! Добавлю – он совершил своего рода подвиг.

Редко среди людей случается такое, когда кто-то, встретив в штыки какое-то новшество, нестандартный подход к решению какой-то проблемы и не приняв её, а потом, спустя некоторое время, неожиданно меняет своё отношение и оценку на противоположные. Осмелится ли российский академик Велихов отказаться от своих слов, резко отказав когда-то Юницкому посетить выставку в Японии? Вряд ли...

Это он, Сергей Антонович, увидев на выставке транспортное чудо Юницкого, пришёл в восторг, поэтому и написал свои впечатления Книгу отзывов. Но что предшествовало этому, расскажет отдельно в своём воспоминании Вадим Воробьёв.

Ну и к теме выставки хочется добавить несколько слов.

Дни выставки были отмечены продуктивными переговорами с заместителем главы администрации города Липецка (РФ) – председателем департамента экономического развития Александром Владимировичем Лысовым.

Были обсуждены планы сотрудничества города с ЗАО «Струнные технологии», включающие адресные проекты.

Единодушное мнение и простых посетителей, и представителей власти, и АН Беларуси – Белорусская транспортная неделя призвана сыграть ключевую роль в развитии транспортной инфраструктуры и логистической системы не только Республики Беларусь, но также и соседних – ближних и далёких – государств, что должно способствовать привлечению инвестиций и росту объёма международных перевозок.

В работе Белорусской транспортной недели принимали участие делегации и представители из 11 стран мира – из России и Украины, Литвы и Латвии, Польши и Австрии, Франции и Швеции, Германии и Китая.

Шаг за шагом струнный транспорт пробивает дорогу в завтрашний день, в будущее, чтобы стать бесценным даром нашим потомкам.

Прорыв набирает силу.

Глава четвёртая

Мир знает о нас

Журнал Belavia «OnAir», октябрь 2018 года

Анатолий Юницкий – инженер, доктор наук, автор более 140 запатентованных изобретений, 18 монографий и более 200 научных работ, член Федерации космонавтики СССР, руководитель двух проектов ООН. Главная разработка – струнные транспортные системы, различные модификации которых могут применяться как для освоения космоса, так и для оптимизации наземной транспортной инфраструктуры.

На сегодняшний день идея струнного транспорта Юницкого воплощается в жизнь под брендом SkyWay («Небесные дороги»).



Автор «Небесных дорог» заявляет:

– ***Струнный транспорт изменит мир!***

И добавляет:

– Человек родился не для того, чтобы провести своё свободное время в автомобильных пробках и заторах. Он должен быть выше их в прямом и переносном смысле – находиться на втором уровне.

Спасать человечество, а заодно и нашу планету необходимо с помощью принципиально нового струнного транспорта SkyWay.

Об инновационном подходе к перемещению пассажиров и грузов OnAir говорил с изобретателем накануне запуска первого полномасштабного действующего образца «Небесных дорог» в ЭкоТехноПарке под Марьиной Горкой недалеко от Минска.

Объясните, пожалуйста, как физик лирику: что такое струнный транспорт?

– Если кратко, то струна – это арматура, которая предварительно напряжена (растянута) внутри идеально ровного рельса без температурных швов и стыков по всей трассе любой протяжённости. По этой неразрезной конструкции, закреплённой на промежуточных очечных опорах, на стальных колёсах движется рельсовый автомобиль, названный «юнибусом».

– Как возникла эта смелая идея?

– Идея отпочковалась от моей космической программы по созданию Общепланетарного транспортного средства (ОТС), впервые представленного мировой общественности около сорока лет назад. ОТС, иногда называемое «Небесным колесом», – это возможность освоения космоса без ракет за счёт использования центробежной силы. Для её реализации нужна эстакада вокруг планеты по экватору. На эстакаде расположена специальная труба, в ней – вакуумный канал, в канале – ленточный маховик на магнитном подвесе. Маховик вращается вокруг планеты, придавая конструкции подъёмную силу. Труба расширяется и постепенно плавно выходит на околоземную орбиту. Вместе с ней туда можно доставить огромное количество грузов, а в перспективе и вовсе вынести всё вредное промышленное производство за пределы земной атмосферы, решив таким образом большую часть экологических проблем.

Вынос вредного производства в космос и его широкомасштабное освоение – единственно возможный вариант развития нашей земной технократической цивилизации, которая рано или поздно станет космической.

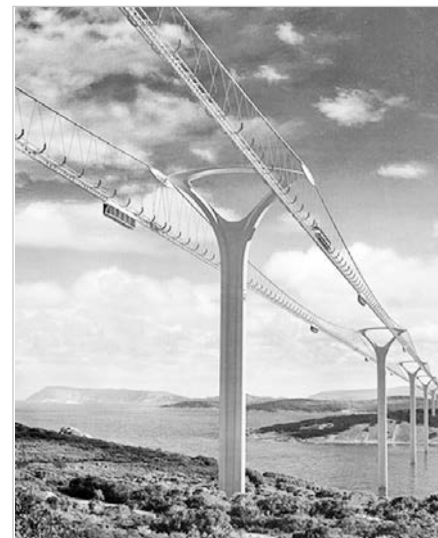
Оптимизируя ОТС, я упростил эстакаду, предназначенную для взлёта/посадки «Небесного колеса». Именно здесь и возникла идея струнного транспорта SkyWay («Небесная дорога»). Такой транспорт (помимо того, что он будет дешевле всех альтернативных) гармонично впишется в условия нашего физического мира, позволит двигаться с максимально возможной скоростью при минимизации воздействия на окружающую среду и наносимого ей ущерба.

– Чем струнный транспорт лучше привычного нам земного?

– Всем. Во-первых, у него отличная аэродинамика, на которую при скоростном движении обычно тратится более 90% энергии. За счёт поднятия над поверхностью земли струнных рельсов и устранения таким

образом эффекта экрана (резкое увеличение аэродинамического сопротивления из-за близости сплошного полотна) мы снизили коэффициент аэродинамического сопротивления юнибуса до 0,05. А теоретический предел в физике равен 0,04! Эти результаты получены экспериментально путём многократных продувок в аэродинамической трубе и запатентованы. Для сравнения, у самого быстрого серийного автомобиля Bugatti Veyron этот коэффициент равен 0,38 (с учётом антикрыла – 0,42).

Во-вторых, в струнном транспорте используется усовершенствованное стальное колесо. У системы «стальное колесо на стальном рельсе» коэффициент полезного действия равен 99,8%, а потери на порядок – а при высоких скоростях и на два порядка – меньше, чем в случае с пневматической шиной на асфальтобетонном полотне. И в разы меньше по сравнению с другими системами – воздушной и магнитной подушкой, в том числе из-за наличия у последних эффекта экрана.



К слову, Siemens потратил 60 лет и 6,5 миллиардов евро на разработку поезда на магнитной подушке, и сейчас этот проект закрыт как нерентабельный. Единственная реализация – в Шанхае, но это для понтов: проект никогда не окупится, так как 1 км дороги стоит от 100 миллионов долларов.

В-третьих, струнный транспорт – экологически чистый. Он вынесен на «второй уровень», не зависит от рельефа, опоры стоят точечно – не нужны глобальные землеотводы и высокие насыпи, которые, по сути, являются низконапорными плотинами, убивающими экологию и препятствующими естественному движению грунтовых и поверхностных вод. Под колёсами струнного транспорта никто не погибнет: он поднят над поверхностью, а земля оставлена для жизни.

Струнному транспорту не нужен асфальт, под которым сейчас на планете находится территория, равная площади пяти стран, таких как Великобритания.

За счёт исключительной аэродинамики и высочайшей ровности пути струнный транспорт потребляет в разы меньше энергии, чем все

существующие и перспективные альтернативы. Следовательно, он не сжигает в таких количествах кислород и не загрязняет атмосферу выхлопами.

В-четвёртых, струнный транспорт очень комфортен как с физической точки зрения (ровность пути, плавность хода и высокая скорость передвижения), так и психологически. Из обычных видов транспорта пассажиру видна лишь поверхность земли, проезжая часть дороги и столбы. А SkyWay доставит пассажира в пункт назначения не только быстро и комфортно, но и красиво: большая площадь остекления, комфортные сиденья, мягкий «бархатный» путь превратят обычную дорогу в наслаждение окружающей природой с высоты птичьего полёта.

В-пятых, струнный транспорт безопасен настолько, насколько вообще может быть безопасно то, что движется с большой скоростью. Нет погодных ограничений (очень низкая парусность и хорошая обтекаемость не только у строительных конструкций, но и у рельсового автомобиля), сведён к минимуму человеческий фактор (в основном движение будет управляться из единого центра и многократно дублироваться линейными и бортовыми компьютерами, объединёнными в сеть), непрерывная несущая струна, имеющая десятикратный запас прочности, не порвётся, даже если пострадает промежуточная опора. Неразрезная преднапряжённая конструкция эстакады очень надёжная, крепкая и долговечная. Плюс – наша совершенная противосходная система.

Чтобы было понятнее, о чём я говорю: в настоящее время на дорогах мира в авариях гибнет около полутора миллиона человек в год, более 10 миллионов становятся инвалидами и калеками. Мы можем спасти эти жизни.

– Звучит прекрасно, но почему тогда ваш проект в интернете часто называют «великой транспортной утопией»...

– Хорошо хоть на кострах не жгут! *(смеётся)* В 1895 году британский математик и физик, президент Королевского общества Лорд Кельвин тоже говорил, что «летающие машины весом тяжелее воздуха невозможны!» А Уильяма Боинга правительство США вообще объявляло преступником.

Я часто встречаю непонимание. Раз семь у меня отнимали всё и даже неоднократно объявляли шпионом, то немецким, то русским, в разных странах заводили уголовные дела. Но лет сто назад никто не заметил первый простенький и непрезентабельный автомобиль, а он затем изменил мир. Точно так же сейчас можно не заметить концепт SkyWay, а он снова изменит мир, сделав его более безопасным, экологичным и комфортным.

– Струнный транспорт – это альтернатива наземному транспорту или его полная замена?

– Сначала люди ходили пешком, потом сели на лошадей (например, уздечка от идеи до реализации «внедрялась» 700 лет, седло – 1000 лет). Потом гужевой транспорт потеснила железная дорога, затем появился автомобиль, авиация. И можно спрогнозировать, что будет дальше. Мы живём в реальном мире, где действуют законы физики. Есть закон сохранения энергии (поэтому не будет никаких вечных двигателей), есть закон сохранения импульса (отдача при стрельбе из ружья), закон сохранения момента количества движения (винт вращается в одну сторону, а корпус вертолёта – в другую, и надо ставить второй винт, чтобы выровнять корпус).

Те, кто понимает эти законы, проектирует и делает то, что работает. В струнном транспорте нет ничего сверхъестественного. В основе всего здесь лежат законы физики реального мира. С учётом этих законов мы сегодня получили оптимальную транспортную систему, которую мы покажем уже в четвёртом квартале этого года в ЭкоТехноПарке в Марьиной Горке, недалеко от Минска.

Лично у меня нет никаких сомнений в том, что струнный транспорт окажется значительно эффективнее, чем все существующие и даже находящиеся на стадии концептуальной проработки перспективные виды транспорта. Именно в этом направлении будет развиваться мировая транспортная инфраструктура в дальнейшем. И чем дальше, тем больше будут очевидны все преимущества струнного транспорта. Полностью он проявит себя при массовом внедрении: когда будут построены миллионы километров дорог, когда произойдёт замещение струнным транспортом обычного. На это уйдёт лет пятьдесят, не меньше.

– Можно представить струнный транспорт в каком-нибудь Сингапуре. Но как это реализуемо, например, в Беларуси?

– Существующие города родились из логики транспортной доступности (примерно получасовой) – места работы, проживания, рынка. Первые города мира преодолевались пешком, поэтому были размером в 2–3 км. Когда появились лошади – города выросли до 10 км, когда человек пересел на автомобиль – выросли скорости и выросли размеры городов. Мегаполисы создал транспорт.

У нас другая логика – и города станут другими. Струнный транспорт сделает так, что в таких городах, как Минск, Москва, Нью-Йорк, жить не будут – жить будут на природе, а в города станут приезжать работать и развлекаться. Человек родился не для того, чтобы провести всё своё свободное время в автомобильной пробке.

Когда мы проложим струнные дороги к каждому дому, человек сможет добраться в любую нужную точку очень быстро. Логистика

будет другой, скорости – другими, и закрыть транспортные потребности можно будет меньшей сетью.

Я осознаю, что это изменит мир. Причём в лучшую сторону. Если б в худшую, я бы этим не занимался.

– Каким видом транспорта пользуетесь вы сами сейчас?

– Путешествую вынужденно, в основном по работе. Налетал только в Австралию около миллиона километров. На автомобиле тоже приходится много ездить. Но сам не вожу, и это осознанное решение.

– Как финансируется проект SkyWay?

– Я ходил к президентам стран, министрам и чиновникам. Но получил только три гранта: два от ООН и один от Советского фонда мира, а также небольшую помощь представителей бизнеса и государства.

В конце концов понял, что не получу поддержки ни у олигархов, ни у инвестиционных фондов, ни у банков. Олигарху не нужна струнная дорога – он летает на личном самолёте. Единственный вариант – обратиться к обычным людям. По этой причине я разработал систему на основе краудинвестинга (она абсолютно законна, как бы её ни воспринимали), через которую любой гражданин, который верит в проект, может инвестировать от 20 долларов и получить с очень большим дисконтом кусочек моей интеллектуальной собственности (оценена международными оценщиками в 400 миллиардов долларов).

Сейчас в «совладельцах» около 100 000 человек из 78 стран. И вот так, пока всем миром, строим SkyWay – спасаем планету.

К сведению читателей:

20–23 сентября 2016 года на 11-й крупнейшей в мире международной выставке транспортных технологий в Берлине на стенде площадью 54 кв. м будут продемонстрированы подвижные составы – лёгкий прогулочный и городской общественный.

* Логика SkyWay – выносить транспорт на второй уровень и делать города пешеходными: всю свободную от построек площадь должны занимать сады, парки и скверы.

* В ноябре в ЭкоТехноПарке под Марьиной Горкой состоится тестовый запуск первого километра «Небесной дороги» на разгонном участке.

* ЭкоТехноПарк – это действующий промышленный образец технологии SkyWay на территории площадью 35 га. В нём в реальных условиях будут представлены тестовые участки городского, грузового и высокоскоростного междугородного струнного транспорта.

В ЭкоТехноПарке будут продемонстрированы высокоскоростная и городская пассажирские, а также грузовая транспортная системы SkyWay и сопутствующая коммуникационная инфраструктура, в том числе экогенные био- и агротехнологии.

Сад по проекту минского ботанического сада призван продемонстрировать экологичность «Небесной дороги».

Парк планируется как рекреационная зона отдыха для жителей и гостей Марьиной Горки и технологический центр по обкатке новых технологий и их сертификации.

На данный момент в парке высажены плодовые деревья, есть зарыбленное озеро и мини-пасека, также действует демонстрационный участок струнной дороги в масштабе 1:10.

* Согласно современной науке вся структура нашей Вселенной состоит из квантовых струн. Это знает живая природа, поэтому паутина, чрезвычайно лёгкая и прочная, состоит из системы тончайших струн, а наши трубчатые кости имеют такую высокую прочность только потому, что армированы предварительно напряжёнными (растянутыми) волокнами-струнами.

Это знают грамотные инженеры, поэтому даже железнодорожные шпалы из бетона делают струнными, с предварительно напряжённой высокопрочной проволокой.

По своей сути струнными являются висячие и вантовые мосты, конструкции из предварительно напряжённого железобетона, Останкинская телебашня и другие.

Струнная дорога – это:

* неразрезная структура струнного рельса обеспечивает высокую ровность пути и сокращает количество строительных материалов в 15 и более раз (по сравнению с обычной балочной эстакадой);

* использование возобновляемых источников энергии;

* потенциальный рынок для применения технологии – вся планета Земля.

Юнибус – это:

* навесной и подвесной варианты;

* высокие аэродинамические показатели;

* стальное колесо даёт КПД 99,8%;

* электрические двигатели перспективного ИЕ4 «суперпремиум» класса для компенсации потерь – аэродинамических и на преодоление сопротивления качению стальных колёс по стальному рельсу.

На участке спуска провисающей путевой структуры городской юнибус разгоняет гравитация, она же тормозит его на участке подъёма, поэтому многоместному рельсовому автомобилю нужен двигатель мощностью всего 5 киловатт.

В шаге от сертификации

«ЭкоТехноПарк SkyWay почти построен!» – именно так охарактеризовало текущий этап строительства демонстрационного центра SkyWay информационное агентство REGRUSNEWS на прошлой неделе. Хотя оценка, данная журналистом, является несколько преувеличенной, она говорит о многом.

Завершение строительства ЭкоТехноПарка – момент, с которым связывают надежды и которого ждут многие.

В небольшой обзорной статье, опубликованной на сайте агентства, говорится, что струнный транспорт «в будущем может изменить облик всего транспорта на Земле […]

SkyWay настолько универсален, что эту технологию можно использовать только для связи отдельных городов и стран, но и целых континентов, так как рельсы можно располагать даже над океаном»!

Тем временем, «японцы уже давно наблюдают за этой разработкой», сообщает другое информационное агентство регионального значения РусРегионИнформ. В подтверждение этого приводится факт посещения стенда SkyWay послом Страны восходящего солнца в Беларуси Хироки Токунага, состоявшегося в рамках прошедшей в сентябре выставки Energy Expo 2016 в Минске.

Как ранее сообщала информационная служба SkyWay, в ходе этого визита посол пригласил Анатолия Юницкого принять участие в московском бизнес-форуме, который пройдёт в Москве в начале следующего года и призван стать площадкой для развития деловых отношений между странами СНГ и Японией.

Масштабность подачи новостей о SkyWay неуклонно возрастает, как растёт и «градус» самих новостей. Технология всё чаще рассматривается в качестве серьёзного игрока на рынке транспортных инноваций. И даже не являясь главным предметом рассмотрения, тем не менее, не остаётся в стороне. Постепенно уже привычным становится упоминание о SkyWay везде, где речь заходит об автоматизированных системах управления, увеличении скоростей перемещения пассажиров и грузов или создании экологически чистого вида транспорта. Последний такой тренд – двигатели на водородном топливе, которые уже применяются в легковых автомобилях, автобусах, а в скором времени будут опробованы и на железнодорожном транспорте.

Сообщение о планируемом запуске поезда на водородном топливе, опубликованное на сайте информационного агентства Дни 24, заканчивается так: «Проблема создания чистых видов транспорта, говорится в статье, стоит перед многими инженерами со всего мира, не остались в стороне и российские специалисты из компании SkyWay».

Тест-драйв ходовой части SkyWay

В цехах опытно-экспериментального производства SkyWay успешно проходят испытания ходовой части юнибайка. В конструкцию интегрированы подвеска, элементы автоматической системы управления, энергообеспечения, климат-контроля, накопители энергии, инверторы.

В ходе испытаний изучались возможности техники с точки зрения её готовности для обеспечения необходимых показателей при разгоне, ускорении, торможении, позиционировании.

Также исследованию подлежали характер воздействия на ходовую часть нагрузки от корпуса и пассажиров, качество сцепления колеса с рельсом и уровень производимого при движении шума.

.... * * * ....

Как мы перед этим сообщали, что до испытаний подвижного состава остались не месяцы, не недели, всего несколько дней, а, значит, и часов.

Так вот сейчас мы имеем смелость объявить во всеуслышание:

– Свершается! На данный момент эти испытания успешно проводятся.

Но обо всём по порядку и, как говорят, из первых уст.

Об этом поведает генеральный конструктор СкайВэй Анатолий Юницкий.

– Да, действительно, нас уже разделяют не месяцы и дни, а считанные часы. Уже не один день идут тестовые испытания.

– То, что колесо пойдёт по рельсу, было понятно всем и давно. Не могли бы вы подробно рассказать о том, что же мы сегодня здесь испытываем?

– Да, действительно, у нас и колесо необычное, и рельс необычный. Поэтому многие не верили, что колесо хорошо покатится по рельсу. Но прежде чем проводить испытания на тестовых участках, мы должны испытать ходовую тележку. Для того, чтобы смоделировать разгон, торможение, позиционирование, мы ведь должны позиционировать на станциях с сотен до десяти миллиметров, чтобы открыть дверь в чётко заданном месте станции... Определить ускорение, сцепление с рельсом – не проскальзывает ли колесо при разгоне ну и, естественно, шумы. Мы слышим небольшой шум от нашей дороги. Но это потому, что мы смоделировали нашу дорогу, но она ещё не настоящая, не струнная. Здесь просто изготовлена балка в виде фермы.

Я вспоминаю почему-то старые добрые фильмы – о целине, доярках и строителях. Висит рельс, постучали по нему молотком – звук разносится на несколько километров. Так созывали людей на обед. Мы знаем, как слышен далеко звон рельса. А здесь у нас шум небольшой.

В модели нашей дороги нет бетона, причём бетона специального, да здесь он и не нужен. Бетон в некоторой степени за счёт сил внутреннего трения гасит весь диапазон колебаний, уменьшая шумы от инфразвука до ультразвука.У нас также необходимо гасить высокочастотные колебания рельса и струны.

Да, мы измеряем силу звука, его децибелы, чтобы потом можно было сравнить с шумом на дороге, где есть пустотелая конструкция. А все пустоты будут затем заполнены специальным бетоном. И вот все эти испытания мы проводим уже не один день, чтобы потом довести до совершенства ходовую тележку и путевую структуру.

– Это та тележка, которая стояла в юнибайке? Которую доставили, чтобы довести её перед тем, как поступит юнибайк и юнибус, на ходовые полноценные испытания в ЭкоТехноПарке?

– Да, потому что мы сделали не макет юнибайка, а промышленный образец. Со всей начинкой, с ходовой частью, несущей рамой и так далее. Так вот, ходовая часть, несущая рама и всё, что на ней размещено (аккумуляторы – накопители энергии, которой хватает на целый день испытаний; может проехать на этом аккумуляторе до 200 километров). Тут стоит инвентор, стоят элементы, которые обеспечивают микроклимат в салоне. У нас салон терморегулируемый. Хотя комфорт заключается не только в том, чтобы создать нужную температуру, чистый свежий воздух должен быть. Соответственно, должны стоять фильтры, вентиляторы, обогреватели, звукоизоляция, демпферы, и многое другое должно быть оборудовано на ходовой тележке.

И естественно на ней должна быть система автоматического управления. Плюс к этому силовая рама, ходовая часть с подвеской. Это всё то, что является сердцем любого транспортного средства и юнибайка в том числе. И мы вот это сердце испытываем отдельно от основного организма. Скоро мы соединим в одно целое, а это целое мы планируем в середине ноября поставить на ходовые испытания в ЭкоТехноПарке.

– Хочется верить, а так оно и есть, что вы ответили чётко и ясно на происки всех недругов и троллей, критиков, которые не только не верили в осуществление этого проекта, но и всячески мешали, посылая злые отзывы на наш сайт. Чувствуете ли вы, что своим выступлением утёрли всем им нос или только подходите к этому ощущению?

– Но они всё равно могут сказать, что всё сделано из фанеры, а вас я нанял, чтобы им вешать лапшу на уши. Надо, наверное, нам подойти к струнным автомобилям и постучать не руками, а головой. Чтобы убедились, что это не фанера и не туфта. И звук можно на всё это наложить... И фон можно нарисовать или нанять дизайнеров. Да пусть говорят. Пусть Моська лает на слона, а он идёт уверенно вперёд, не обращая на тявканье абсолютно никакого внимания.

Мы делаем всё реально, вот оно у всех на виду, без всяких подделок. Мы реально даём результаты. Я иногда сам удивляюсь: как это всё мне удалось организовать? За год организовать. Там был танковый полигон, ямы были глубиной больше метра, всё бурьяном поросло... А потом мы всем коллективом, взяв в руки топоры, пилы и лопаты, дружно набросились и начали расчищать эту территорию. И мы облагородили эту землю.

– Благородному делу и сам Господь Бог помогает.

– Да, это так. Мы надеялись на Господа, но и сами вложили немало сил. И смотрите – на данный момент две машины целиком готовы. Уже первая тестовая трасса вот-вот будет готова. Потом буквально через пару месяцев будет готова вторая, и где-то уже через три-четыре – третья. Кроме этого, мы готовим новый подвижной состав.

У нас есть совершенно другой тип городского транспорта, но пока я не буду говорить о деталях, но скажу, что он будет выглядеть наподобие небольшого поезда. И грузовые – юнитраки, которые будут перевозить сыпучие и жидкие грузы. Мы приступили уже к их изготовлению – есть рабочая документация.

– Вопрос такой. А насколько приближены к оптимальным, естественным условия проведения эксперимента? Ведь поскольку ездит одна ходовая часть или тележка без самого юнибайка – там же и распределение веса, и прочие характеристики, учитываются ли эти факторы?

– Безусловно, эти характеристики учтены. Это не просто пустая игрушечная тележка. Здесь смоделированы многие компоненты, начиная от нагрузки на корпус юнибайка и пассажиров, поэтому эта тележка, кроме необходимой нагрузки, дополнена грузом в 500 кг. Она моделирует эту нагрузку. Поэтому здесь не смоделированы только габариты, ветровая и парусная нагрузка, сопротивление ветра. Это мы уже смоделируем там, на месте. А все массовые, инерционные характеристики соблюдены.

– Тогда можно сказать так: в данный момент мы проводим эксперимент в идеальных, где-то тепличных условиях, в цеху нашего экспериментального производства. И по большому счёту, если всё успешно

пройдёт здесь, это будет больше чем 90 процентов гарантии, что всё точно так же пройдёт и в ЭкоТехноПарке?

– Каких 90?! Все 100 процентов гарантии! Здесь же смоделировано всё-всё. Если здесь, в цеху, на стенде двигатель работает идеально, то он так же будет работать под капотом и на струнном участке. У нас будет свой капот – корпус, защита от дождя, ветра и снега. Мы его идеально оденем и защитим от непогоды. И там, внутри, у него будут те же тепличные условия, чтобы работать без воздействия внешних факторов.

– Откройте для нас самую «страшную» тайну SkyWay.

– Какую тайну?

– Кто всё же будет самым первым пассажиром в юнибайке?

– Открою: никто.

– А я слышал, что им будет ваш кот Тимофей.



И Тимофей интересуется «струнами»

– Нет, конечно. Хотя я и его посвящаю в свои тайны. Даже животные не могут участвовать в эксперименте. Почему? До сертификации это запрещено делать.

– А после сертификации?

– Кто всё это создавал, пусть и едет, поэтому поедет автор струнных дорог – Анатолий Юницкий. Сначала я должен стать, как в Озёрах, под дорогой, когда двигался надо мной грузовой автомобиль ЗИЛ-131, чтобы показать, что она безопасна. И я должен проехать первым, чтобы доказать, что люди, сев в него, не погибнут. Это как лётчик-испытатель, только после его проверки самолёт допускается к эксплуатации. Так и здесь.

– Вы – настоящий капитан! Спасибо вам. И в заключение – какой главный вопрос в интервью не прозвучал, а вы на него не ответили?

– Вы не спросили, где мы находимся сейчас. А мы стоим в нашем цехе, который является самым главным. Испытания идут в нашем цехе! В нашем! И я не имею в виду себя одного. Мы вместе создаём это – вместе с нашими инвесторами и совладельцами, которые вложили свою огромную долю в то, что мы сегодня имеем.

Ещё совсем недавно всего этого не было. И мы делали всё, фигурально выражаясь, на коленке. Сегодня этого уже нет, мы поднялись выше, взошли на новые рубежи и уровни, прошли этапы становления и возмужания.

У нас сегодня серьёзное и сложное производство, оснащённое новейшими технологиями и достойной оснасткой. Мы его сейчас расширяем и приобретаем новейшее оборудование. Потому что мы уже наметили перейти к мелкосерийному производству – от одиночного к мелкой серии, а потом уже и к массовому производству.

У нас уже сейчас много потенциальных заказчиков, которые в ближайшее время будут приезжать к нам, чтобы ознакомиться с нашим производством и оценить – способны ли мы изготовить подвижной состав и путевую структуру для реализации адресного проекта в других странах. Не буду перечислять, но их около десятка.

– Ну и последнее. Многие наши партнёры интересуются – а когда всё же произойдёт сертификация?

– То, что мы видим сейчас, это тоже элементы сертификации. Это не просто макеты, это настоящие движущиеся модели, готовые стать на струны.

А завершим мы этап сертификации весной следующего года, когда в нашем ЭкоТехноПарке начнут цвести сады, которые посадили инвесторы.

SkyWay – Citius, Altius, Fortius

Девиз Олимпийских игр из латинских слов, дословно означающих «быстрее, выше, сильнее», вполне можно отнести и к проекту SkyWay: для тех, кто в теме, не нужно объяснять, почему.

И вчера мы познакомились с человеком, который является воплощением этой мысли!

Следует отметить, что уровень достижений личностей, поддерживающих струнный транспорт Юницкого, постоянно растёт.

Не так давно мы сообщали о начале сотрудничества с серебряным призёром чемпионата мира по натуральному бодибилдингу Адрианом Кормоци. А вот буквально вчера же в гостях у Анатолия Юницкого побывал выдающийся спортсмен-олимпиец ***Владислав Гончаров,*** завоевавший для Беларуси золото на олимпиаде в Рио-де-Жанейро! Прославленный атлет уже более двух лет является партнёром SkyWay и с интересом следит за развитием проекта. Причиной его визита стало желание лично встретиться с генеральным конструктором Анатолием Юницким.

– Мне хотелось поближе познакомиться с технологией SkyWay, – говорит олимпиец, – узнать о ближайших планах. В первую очередь о предстоящих ходовых испытаниях подвижного состава в ЭкоТехно-

Парке. Кроме того выразить свою поддержку инновационной разработке проекта, который предложил миру наш земляк. Скажу ещё, что я лично разделяю его цели и стремление сделать мир лучше.



Помимо спортивных достижений олимпиец известен своей активной благотворительной деятельностью. Чтобы понять значимость для Республики Беларусь такой фигуры, как Владислав Гончаров, необходимо напомнить, что атлеты страны завоевали на Олимпиаде-2016 в Бразилии всего девять медалей: четыре серебряные, четыре бронзовые и лишь одну золотую, которая на счету (и мы это говорим с гордостью!) члена команды SkyWay!

В финале соревнований Владислав безукоризненно выполнил свою программу и опередил сильных китайских спортсменов.

Анатолий Юницкий поинтересовался, какой путь привёл прославленного гостя Владислава Гончарова к олимпийским высотам.

– Мне сегодня двадцать лет, – ответил Владислав. – Родился в Витебске. Когда мне исполнилось шесть лет, родители отвели меня в секцию спортивной гимнастики. К сожалению, там я не добился даже малых результатов – мне не хватало гибкости. Тогда я начал подумывать о том, чтобы перейти в другой вид спорта. И выбрал прыжки на батуте. Это нравилось любому ребёнку. Ещё бы! Это адреналин и чувство полёта! Но я не любил давления над собой. С этим я встретился через некоторое время. Не находил общего языка с тренером. Даже, признаюсь, хотелось бросить спорт. Тренер, однажды видя, как я мучаюсь и не имею большого желания выполнять его команды и требования, решил поговорить со мной «по душам». А в конце заявил: «Победа – это труд, труд и труд. Здесь нет лёгких путей. И поблажек от меня не жди. Поэтому вопрос стоит так – или-или...»

Пришлось переломить себя, переломить характер, собрав всю волю в единый кулак. Я подчинился тренеру. Но какая у меня после этого началась жизнь, словами изложить не могу. Через «не могу», через «нет больше моих физических сил» – сжав зубы, двигался вперёд.

Домой я приходил еле живой, без мыслей и желаний.

Но утро вечера мудренее: на следующий день, отдохнув, вновь спешил на тренировку. И незаметно для себя втянулся в спортивный процесс. Сам себя не узнавал. И спешил уже на тренировки как на самое желанное действие.

...На пути к вершине в личном зачёте у Владислава уже были медали и в синхронных прыжках, и в командном зачёте. Но самым интересным является то, что наиболее заметные успехи пришли после того, как он присоединился к проекту SkyWay: на чемпионате мира 2014 г. стал бронзовым призёром, в 2015 г. – серебряным, а в 2016 г. – уже первым в Рио!

Как известно, родоначальники олимпийского движения – древние греки – почти боготворили олимпийцев. Вместе с оливковым венком и пурпурными лентами победитель Олимпийских игр получал всеобщее признание. Помимо того, что атлет становился одним из самых уважаемых людей в обществе, для жителей его родного города такая победа тоже становилась огромной честью!

Также олимпийца обычно освобождали от государственных повинностей, давали прочие привилегии, поэты воспевали его имя в одах, а скульпторы увековечивали облик чемпиона в бронзе и мраморе. Таким образом, древние греки на века сохранили в истории человечества имена и облик своих победителей.

Сегодня историю творит SkyWay. Имена тех, кто внёс свой вклад, также будут надолго запечатлены в памяти человечества. Бесспорно, среди них будет и имя Владислава Гончарова.

Во время встречи Анатолий Юницкий подарил знаменитому партнёру SkyWay книгу об истории струнного транспорта Юницкого и памятные сувениры, а также пригласил лично посетить ЭкоТехноПарк во время запланированного на весну мероприятия – первой официальной демонстрации транспортных систем SkyWay!

– Я обязательно приму в этом участие! – заверил Владислав Гончаров.

.... * * * ....

Сегодня в нашем ЭкоТехноПарке происходят основные события SkyWay.

Нашим собеседником является главный инженер закрытого акционерного общества струнных технологий ***Алексей Савин***.

– На сегодняшний день специалисты первого монтажного управления «Профтехмонтаж» начали монтаж анкерных опор грузовой

транспортной системы, вы видите этот процесс за моей спиной, идёт установка металлоконструкций на фундамент анкерных опор... Но вы видите, что выпал снег и плотно лёг на землю, но, несмотря на это и на дожди, которые обильно лили перед этим, работы продолжаются, не останавливаются ни на минуту. Всё идёт по графику строительства. Коррективы, конечно же, непогода вносит, но, как и в прошлом году, мы не теряем оптимизма, и, повторяюсь, всё идёт по расписанию.

– С этим понятно, а что находится на первой линии? На какой фазе там сегодня работы?

– На анкерной опоре станции у нас заканчиваются отделочные работы, установлены уже окончательно фасады и витражи, производится окончательная обрисовка и штукатурка стен, ну и завершается монтаж и сварка пролётов путевой структуры. А сейчас мы перейдём с вами ближе к строящемуся объекту, и я скажу, что здесь происходит.

На сегодняшний день мы всего показать не можем. На это есть причины. Мы находимся на последнем, завершающем этапе монтажа путевой структуры и вот уже совсем-совсем-совсем в скором времени, чуть-чуть осталось, нужно только потерпеть – и мы все увидим долгожданное чудо: по этой трассе – по струнам – полетит юнибайк!

Правовой Щит

Вадим Воробьёв: *наша задача – обеспечить эффективную правовую защиту законных интересов СТЮ.*



С чего начать? О себе. Должность – заместитель директора по правовой и научной работе. Проживаю в Минске. До этого служил в Вооружённых Силах Республики Беларусь, полковник запаса. Службу закончил в должности начальника кафедры Военной академии РБ.

Имею научные публикации, учёную степень, учёное звание, кандидат юридических наук, доцент. Свыше 50 научных опубликованных работ, в том числе одна монография. Опыт преподавания свыше десяти лет, руководство научной и другой деятельностью. Практика работ, связанных

с юридическими и иными сферами деятельности, составляет свыше двадцати лет.

Руководил долгое время государственными и негосударственными организациями. Например, в одной из последних служб у меня было в подчинении 45 юрисконсультов. Они работали по всей территории Беларуси.

Основное направление моей работы в 90-х годах и позже заключалось в том, чтобы обеспечить эффективное правовое сопровождение экономической деятельности.

Кроме этого накопил немалый опыт в строительстве, в области сертификации, внедрения систем мене-джмента и качества, в работе с государственными структурами. Но главное направление, я считаю, – опыт в практической деятельности в обеспечении защиты законных интересов граждан и юридических лиц в судах Республики Беларусь, в судах Российской Федерации, в Украине, Франции, Германии и других странах.

Имею два высших образования. Первое – высшее техническое – инженер по эксплуатации колёсных и гусеничных. Второе – юридическое. Заочно дополнительно закончил БИП Негосударственный Белорусский институт правоведения.

Родом из Киева. Родился в 1964 году в семье военнослужащего. Много взял я у своего отца – Анатолия Николаевича и матери – Зинаиды Филипповны, которая работала инженером-программистом ещё в Советском Союзе, фактически стояла у истоков программирования. Сегодня они пенсионеры.

Правовое сопровождение экономической, финансовой, производственной, научной деятельности достаточно тесно связано с социальными, экономическими и политическими аспектами.

Я могу много и долго рассказывать о социальных, экономических и политических вопросах своей работы.

Но, думаю, они сплетаются воедино, связаны между собой по форме и содержанию. Поэтому трудно выделить какую-то одну сферу.

Но начнём, видимо, с политического аспекта. Почему? Поясняю. Для того, чтобы показать в полном объёме наш испытательный полигон и ЭкоТехноПарк, нам нужно, чтобы нашей организации дополнительно выделили участок земли в 16 километров для проведения опытно-экспериментальных, сертификационных, демонстрационных работ по нашей высокоскоростной, до 500 км в час, транспортной системе.

Если бы мы прокладывали простую железную дорогу или бетонно-асфальтовую и при этом вырубали деревья, уничтожали грунт,

наносили ущерб природе, это одно. Но в том-то и дело, что мы должны проложить струнную дорогу, а это означает, что она будет проходить не по земле, а над деревьями, и ландшафт не будет нарушен.

Вместе с тем, в соответствии с Конституцией Республики Беларусь, государство осуществляет регулирование экономической деятельности в интересах человека и общества; обеспечивает направление и координацию государственной и частной экономической деятельности в социальных целях.

Недра, воды, леса составляют исключительную собственность государства. Земли сельскохозяйственного назначения находятся в собственности государства. Для нашего случая национальным законодательством предусмотрен особый порядок выделения земельного участка. Названный порядок предусматривает выделение земельного участка по решению Президента Республики Беларусь.

И мы получили участок земли для опытно-экспериментальных работ по решению Главы государства.

Государство, скажем так, заинтересовано в развитии таких технологий, которые на территории государства успешно развиваются и усовершенствуются.

Вместе с тем прошла информация по всему миру о достижении в области транспорта в Китае. Вагон движется на аккумуляторах. Доходит до какой-то точки или станции, останавливается на несколько минут, и за это время подзаряжаются аккумуляторы. Потом он движется назад, останавливается в начальной точке – опять происходит подзарядка. Обратите внимание – внешне их вагоны по форме похожи на наши юнибусы.

Они уже успели это сделать, потому что у них это происходит мгновенно, без раскачки, на государственном уровне и при непосредственном финансировании государства.

В нашем случае наши транспортные проекты финансируются за счёт частных инвестиций.

Однако по законодательству Республики Беларусь земли, выделенные под транспортные коммуникации, в большинстве своём находятся в исключительной собственности государства, мы их можем взять только в аренду с условием использования в строго определённых целях. Нецелевое использование земли недопустимо.

Вместе с тем, все дороги и земли, выделенные для транспорта, находятся в собственности или в ведении государства или его административно-территориальных единиц.

Поэтому, когда мы вышли на уровень какой-то известности, мы подверглись тщательному вниманию со стороны всевозможных

органов и министерств, правоохранительных органов. И не только вниманию, но и различным прямым и косвенным проверкам.

Кроме этого, на нас обрушились атаки всевозможных «троллей» и недоброжелателей, наших оппонентов и противников. Интернет заполнен отрицательными и ехидными отзывами, что струнный транспорт – это миф, это очередная пирамида МММ.

И мы должны были доказать, что мы существуем, что работаем и что вот-вот на испытательном полигоне по струнам полетят первые юнибусы. Затрагиваются вопросы статуса нашей организации. Кто же мы – научное общество, конструкторское бюро или транспортный институт? Как мы понимали, это должна определить наша родная отечественная Академия наук. Посовещавшись с Анатолием Юницким, было решено, что в Национальную Академию наук представлять наши интересы для получения статуса научной организации отправлюсь я.

Я должен был присутствовать 26 июля 2016 года на аттестационной комиссии АН, которая должна была определить и присвоить статус ЗАО «Струнные технологии» – научная организация.

Председателем этой комиссии являлся Сергей Антонович Чижик. Человек известный в научном мире. Он – первый заместитель Председателя Президиума Национальной академии наук Беларуси, доктор технических наук, академик. Можно сказать, дока в области нанотехнологий. Единственный среди 18 членов комиссии, кто занимался вопросами в области механики. Фактически являлся единственным для нас серьёзным оппонентом в данной сфере деятельности. Я знал ещё, что он имеет огромный опыт в реализации проектов на практике.

Но когда началось заседание комиссии, когда взял слово председатель, сразу же понял, что мы, СТЮ, оказались «не в теме», не в его профиле, даже не в сфере его интересов и научного поля. Мы пришли из ниоткуда, даже не из области фантастики.

Поняв это, убедившись в этом, я всё же осмелился взять на себя роль несогласного с его мнением. Мне предстояло во что бы ни стало изменить отрицательное мнение Сергея Антоновича о нашей организации. Когда мне предоставили слово, я уверенно привёл убедительные факты и примеры нашей деятельности. Члены комиссии слушали меня с огромным интересом. Чувствовал их моральную поддержку, и это вселяло в меня некую надежду на положительное для нас решение вопроса.

Но поддержка была и в другом. Накануне заседания комиссии произошло вот что. Государственный комитет по науке и технологии Республики Беларусь, получив наши документы, начал тщательно изучать их. Председателя комитета в то время не было на месте, поэтому рассматривал бумаги первый заместитель председателя ГКНТ Андрей Аркадьевич Косовский. Он принял решение быстро и оперативно рассмотреть пакет наших документов.

Продержал их у себя ровно неделю, и за это время были подписаны все бумаги, стояли необходимые подписи. В понедельник поступили, а в пятницу я их уже забрал. Было много положительных отзывов. Молодцы, сработали оперативно.

Первый заместитель председателя ГКНТ Андрей Аркадьевич Косовский предложил провести экспертизу отдельных наших направлений научной деятельности. Более того, письменно предложил и своё участие в качестве эксперта по нашим проектам.

Так что на комиссию в АН я шёл, вооружившись официальной поддержкой ГКНТ.

Для комиссии мы представили достаточно широкий информационный и экспертно-аналитический материал, подготовили мультивидеопрезентацию и многое другое.

«Экзамен» на комиссии держали 18 организаций. Но такого объёма материалов и представленных материалов по способу инвестирования инноваций, характеристике научных разработок и экономическим показателям, как у нас, не имела ни одна организация. Тем более без финансовой поддержки государства.

Когда началось обсуждение СТЮ, члены комиссии задали мне пять вопросов. Вопросы были не заковыристые, а по делу. Я на них легко ответил. Но председатель комиссии Сергей Антонович Чижик задал их вдвое больше. И вопросы учёного касались тех положений, в которых я был не очень силён, на них мог чётко отвечать только Анатолий Юницкий.

Но и я был не новичок в этой сфере, умел «держать удар», не один суд выиграл, защищая нашу организацию и лично генерального конструктора. И здесь было что-то вроде суда, но уже интеллектуального. Чувствовалось, что некоторые члены комиссии были на моей стороне.

Я пояснял комиссии, что мы представляем не только струнную технологию. Нас волнуют вопросы экологии, у нас посажены сады, которые уже дали первый урожай – груши, яблоки и виноград. Мы превращаем безжизненную почву, по которой много лет бороздили тяжёлые танки (был танкодром), в гумус.

Мы это сделаем на протяжении всех километров, по которой будут проложены струны. Добавил ещё, что наша основная задача – сохранить землю для потомков, превратить её в цветущий сад. Сказал, что Юницкий предлагает убрать с земли индустрию и отправить её в ближний космос.

Я показал комиссии юридические документы, удостоверяющие поступление денежных средств, выводы разных комиссий, которые у нас проводились. Все с интересом знакомились с ними.

Но вместе с тем при рассмотрении комиссией проекта СТЮ и нашей просьбы признать СкайВэй научной организацией мы встретили полное непонимание со стороны председателя Чижика.

Он недоумённо произнёс:

– Как такое может быть? Государство их не поддерживает в финансовом плане, а у них есть деньги. У них как будто создан коллектив конструкторов двести человек, а о них никто не знает... Да, я знаю Юницкого много лет. Помню, как он приглашал космонавтов, создал какую-то организацию. Он показывал картинки и чертежи. Но это всё фантазии, предположения, мечты инженера...

– Сергей Антонович, – во время короткой паузы я обратился к нему, – давайте вместе с вами, с членами комиссии съездим в ЭкоТехноПарк, что возводится под Марьиной Горкой, и вы сами убедитесь, что это не фантазии, а реальность. И близок тот час, когда юнибусы поедут по струнам...

– Поедут? – язвительно переспросил председатель комиссии. – У вас, дорогие мои, ничего нет. Всё это картинки.

– Тогда посетите хотя бы наш конструкторский коллектив, убедитесь в размахе нашей работы, увидите наши разработки.

– Может, я и смогу посетить ваш офис, но не сегодня.

– Тогда последняя просьба. После выставки в Берлине мы проводим её в Минске. В здании футбольного манежа. Предлагаю комиссии съездить и посетить выставку, и тогда у вас развеются всякие сомнения.

– Подумаем. Не сейчас.

И потом было тайное голосование. Чаша весов перевесила в отрицательную сторону. Не единогласно проголосовали против, а чуть больше половины.

Ко мне подошла женщина, доктор, кажется, медицинских наук, улыбаясь, сказала:

– А я вашу идею поддерживаю всем сердцем. Сегодня произошло просто недоразумение, ваш проект уникален и прост, и завтра-послезавтра всё станет на своё место.

Я приехал с кислым видом к Анатолию Эдуардовичу. Рассказал обо всём. И у него, как и у меня, испортилось настроение. А потом он улыбнулся и сказал:

– А знаешь, Вадим, он прав!

Я удивлённо посмотрел на него – каким это образом Чижик может быть прав? Какое-то противоречие.

– А ты стань на его место. С неба сваливается новая технология, о которой нигде в мире не известно. Не государственная, а придумал какой-то один, не известный миру человек. И та идея не укладывается ни в одни мозги. Транспорт не по земле, а по воздуху. Мы ломаем всякие каноны, связанные с транспортом. И финансирует не государство, а неизвестно кто. И технология оценена не в миллионы долларов, а в миллиарды... У любого заклинит в мозгах. Скажу так – плод должен созреть. Он, Чижик, не готов пока осмыслить эту новацию. Он уже и не советский человек, но и не нового времени. Он делает всё правильно и не может броситься в омут неизвестного проекта...

Не сразу, но, осмыслив слова Юницкого, согласился с ним. Я вспомнил себя, как впервые услышал о Юницком, как не мог понять вначале СТЮ. Мне нужно было время, чтобы всё осмыслить. Так это я, а академик, который руководит огромным коллективом, которому выделяет государство средства для осуществления деятельности академии?

И прошла у нас обида на уважаемого академика. Поняли: его нужно подготовить, а в нужный момент продемонстрировать наше детище. О нас не знают, нас обходят СМИ, телевидение пару раз обмолвилось двумя словами, десять-двадцать секунд эфира – и всё. В газетах – ни единого слова. У нас проект века, а нас обходят стороной.

И что интересное происходит дальше. Это уже из раздела футурологии. Дата – 5 сентября 2016. InnoTrans 2016 – выставка в Берлине. А потом, через месяц, выставка переезжает в Минск – «Транспорт и логистика 2016».

Она, если откровенно, для нас и не нужна была. Информация из Берлина о нашей выставке разлетелась по всему миру. А здесь, в Минске, снова, знали мы, обойдут молчанием. Поэтому мы и не стремились принять участие в выставке. Но нас туда направили-затащили, так сказать, в «добровольно-принудительном порядке». Было письмо-приглашение министра транспорта. Из Министерства энергетики приезжали к нам представители, предлагали принять участие в выставке.

Я думаю, и это моё субъективное мнение, что на выставке недоставало новизны, инноваций, и поэтому, когда мы прогремели,

«засветились» в полном смысле этого слова, в Берлине, нас решили показать в Беларуси как диковинку. Самое интересное то, что в этой выставке с новым транспортом принимали участие всего лишь две организации. Одна из них – «Белкоммунмаш», о котором широко показали по белорусским новостям, широко по первому каналу БТ, а нас никто не показывал. Сам не понимаю, почему. Мы же не засекреченная информация, мы доступны всем.

Заместитель министра транспорта РБ настойчиво предложил нам участвовать в этой выставке. Удовольствие это очень дорогое, больше десяти тысяч долларов, мы взяли на себя и аренду, и перевозки, другие расходы. А нам уже нужно было ставить на струны модули, каждый час был на учёте, но... раз правительство предложило – нужно подчиняться.

А через неделю в том же здании выставка продолжилась.

На этой выставке планировалось, что в ней примет участие от республиканских органов государственного управления вице-премьер Калинин или зампредседателя правительства, который курировал транспортную отрасль развития Беларуси, и министр транспорта.

Оценив обстановку, накануне этой выставки – 1 октября, я предложил Анатолию Юницкому пригласить нашего оппонента – Сергея Антоновича Чижика. Но перед этим «вооружить» его соответствующей информацией. К тому времени два серьёзных журнала дали о нас расширенные статьи с выкладками и фото.

Я связался с администрацией Чижика, изложил суть вопроса, сказал, что мы собираемся пригласить Сергея Антоновича на выставку. В качестве приглашения одним из документов был журнал Белавия «OnAir».

Более того, перед самой выставкой мы изготовили персонально 35 именных экземпляров, в том числе министру финансов, вице-премьеру, персонально Чижику Сергею Антоновичу. Этот журнал предоставляется пассажирам самолёта, вкладывается в карман сидения, в том числе этот журнал был на борту № 1 самолёта Президента РБ.

Наш представитель должен был вручить этот журнал лично Чижику в Академии Наук. Остальные экземпляры разносил лично я, доставил его министру машиностроения, администрации Президента, заместителям, посольствам Индии, Германии, Америки, других стран. Короче, для всех первых лиц государства, которые принимают какие-то решения, которых должна была заинтересовать эта тема.

А дальше была очень интересная история.

Я предложил ещё накануне Юницкому пригласить на выставку тех, кто нас не любит, не признаёт, даже всячески мешает продвижению нашего проекта. По-библейски – любите врагов ваших...

В тот же день, 5 октября, утром звоню в администрацию Чижика. Женский голос отвечает, что в любой момент он может подъехать, но необходимо к нему явиться и переговорить конкретно. А в этот день у него проходило несколько совещаний и коллегий – с утра. И поэтому, чтобы его как-то «вытянуть» на выставку, нужно было проявить хитрость и массу изобретательности.

Прямо на выставке мы договорились с Юницким, что я поеду в Академию Наук и постараюсь уговорить уважаемого академика приехать к нам.

Приезжаю. Чижик занят, проводит совещание. И вот он, случай! В перерыве вижу – идёт по коридору. Я его буквально выловил, подошёл к нему и поясняю суть вопроса. Он меня узнал и очень удивился, предложил:

– Пойдёмте ко мне в кабинет.

Когда мы вошли, увидел, что вокруг стола сидели два академика и два директора госпредприятий. И когда я начал говорить о выставке, он достал из кипы бумаг тот самый журнал Белавиа, показал мне его и произнёс такие слова:

– Я откровенно признаюсь – взял грех на душу. Сидя в самолёте, когда летел за рубеж, увидел этот рекламный журнал. Не удержался, присвоил его себе.

– А вам разве не передавали его персонально, Сергей Антонович?

– Нет. Увидев на первой странице струнную дорогу, а внутри журнала портрет Анатолия Юницкого, я чуть ли не на весь салон крикнул: «Я знаю Юницкого! Мы вместе с ним работали, наши дачи находятся рядом!» К публикации в журнале проявили неподдельный интерес мои коллеги, с кем я летел, и знакомые. Поэтому вам скажу вот что – я очень заинтересовался этой выставкой и хочу её посетить. Я даже жене показал этот журнал, сказал, смотри, кто у нас сосед по даче – Юницкий!

Мы согласовали с ним время, когда это может быть. Чижик отменил какое-то мероприятие, перенёс его на следующий день и сказал, в какое время он может приехать к нам.

Обменялись номерами своих мобильных телефонов, он пообещал позвонить сразу же, как освободится – с 12.00 до 14.00.

Анатолий Эдуардович удивился, что я так быстро «обработал» академика, и мы с нетерпением стали ожидать от него звонка.

Несколько слов о самой выставке. Экспонаты нашей организации и наш стенд вызвали неподдельный интерес. Не только интерес наших инвесторов, которые прибыли на выставку из разных стран, но и простых посетителей, которые до этого никогда не слышали о «струнах». Интересно и другое.

Те, кто находился у стендов других организаций, почти все перешли к нам. Потому что до этого никто из них такого не видел, для них это было непонятным явлением из области фантастики.

И вот у меня звонит телефон, Чижик сообщает, что готов приехать к нам. И через некоторое время он переступил порог выставки. Правда, мы находились не на центральном месте, нас оттеснили в дальний угол, но народ, оставив автобусы и троллейбусы, перекочевал к нам.

Мы встретили его и провели к нашим стендам.

Первое, что мы увидели в его глазах, это неподдельное удивление. И – радость. Радость учёного от того, что на его глазах рождался уникальный проект, что юнибусы были реальные, как и сидения, на которых можно было сидеть и управлять транспортным средством, даже нажать педали велотренажёра, размещённого в нём.

Сергей Антонович внимательно слушал генерального конструктора, задавал и задавал вопросы. Он совершенно переменился, его нельзя было узнать. Около двух часов он провёл на нашей выставке. А потом сел за стол, взял «Книгу отзывов» и, ни секунды не думая, написал:

«Экспозиция SkyWay впечатляет. Все образцы, представленные на выставке, чрезвычайно высокотехнологичны. Можно гордиться, что это сделано в Беларуси. Особенно приятно, что работает сплочённая и квалифицированная команда. Впечатляет настойчивость и энергетика лидера. Знаю Анатолия Юницкого с 1980 года. Вместе работали в ИММС БССР.

Желаю, чтобы идеями струнного транспорта смогли воспользоваться не только в Беларуси, но и многие люди планеты Земля. Удачи!»

А потом, прощаясь, подошёл ко мне, сказал:

– Спасибо, что вы меня посвятили в ваш струнный мир. Он теперь будет и моим. И огромная просьба – забудьте то, что я говорил на комиссии. То была моя ошибка. За что прошу простить меня. Теперь я на вашей стороне. Вместе будем идти и дальше.

Мне запомнились его и другие слова, сказанные во время беседы с Анатолием Юницким. Он сказал: «Только одни формы вашего подвижного состава уже следует признать как научное достижение... Это огромная ошибка, что мы вас не приняли, не дали статус научной

организации. Будем признавать свои ошибки и ставить всё на своё место. Приносите документы, и мы, не мешкая, всё оформим. Даже в октябре. А в ближайшем будущем я хочу приехать в ваш офис, даже не в офис, а научный институт конструкторов.

На выставке это уже был совершенно другой человек. Наш. Единомышленник.

22 ноября я представлял нашу организацию на административной комиссии Минского облисполкома, которая создана по решению Президента по выделению земли. Присутствовали представители разных служб – архитектуры, землеведения, строительства, экологии... Все, кто имел отношение и право на выделение земли лесного фонда.

До начала заседания комиссии помощник председателя (он же секретарь) Сергей Петрович Шимук уточнил у меня, какие у нас имеются документы для выделения земли.

– У меня имеются вопросы, – поинтересовался он. – На каком основании вы просите выделить вам землю, и есть ли решение Академии Наук по вашей организации, кто вас проверял...

– Есть, и более чем.

– Что именно?

Я развернул страницы второй книги о нас «Юницкого небесные дороги», где на странице 155-й имелась ксерокопия документа по этому вопросу. Президент РБ 21 февраля 1997 года дал распоряжение премьер-министру С. Лингу: «Окажите поддержку разработчикам в завершении опытно-конструкторских работ по созданию струнной транспортной системы». А Совету Министров РБ – В. Шимову, Н. Румасу, В. Гайсёнку, В. Кудашову «Прошу совместно с заинтересованными лицами подготовить и внести в установленном порядке в Совет Министров РБ конкретные предложения по выполнению поручения Президента РБ». Докладную записку Президенту «О техническом предложении «Струнная высокоскоростная транспортная магистраль» готовил помощник Президента, доктор экономических наук П. Капитула.

– Вопросов к вашей организации не будет, – удовлетворённо промолвил Сергей Петрович.

На комиссии мы показали наш рекламный ролик, я ответил на вопросы. И в конце председатель комиссии сказал, что нас поддерживает Академия Наук.

Значит, Сергей Чижик поддержал нас, дал СТЮ «зелёный свет».

Ну и в конце нашей беседы я хотел бы сказать следующее.

Какая задача сегодня стоит передо мной? Она достаточно сложна. Мне нужно обеспечить правовое сопровождение деятельности Анатолия Юницкого, нашей организации по развитию и совершенствованию наших технологий.

Сегодня мы находимся на той точке, как её охарактеризовал сам руководитель, точке невозврата. У нас много противников, много конкурентов и даже недоброжелателей.

И чем ближе мы подходим к финишу реализаций наших идей, тем больше ощущаем на себе давление извне тех же противников. С каждым днём сопротивление возрастает.

Увеличивается количество исков. Увеличивается количество запросов государственных органов. Как положительных, так и негативных. Недавно поступила жалоба министру архитектуры. В интернете нападают на нас, утверждая, что мы губим природу, нарушаем экологию. Судебные споры в Москве.

Назревает ещё несколько судебных споров. Напряжение достаточно высокое. А наша юридическая служба обязана оградить руководителя от этих нападок, ему есть чем заниматься в эти дни. Мы готовимся к полномасштабному пуску в Марьиной Горке трёх транспортных путей – и это произойдёт в первой половине будущего года.

От нас требуется чёткое выполнение законодательства. И мы никак не можем допустить, чтобы даже в мелочных деталях мы дали промашку, это может обернуться огромной неудачей.

Изо всех сил мы стараемся избежать этого. Даже если мы на миллиметр, на полшага не выполним требования нормативных актов и законодательства Республики Беларусь, нашу организацию никто не пощадит и мы, не дай бог, можем остановиться на этом ответственном пути.

У нас в юридическом управлении работают ещё два юрисконсульта, достаточно подготовленные специалисты, профессионалы своего дела Артём Казакевич, учится в аспирантуре БГУ и Максим Дубровский, который имеет большой опыт во внешнеэкономической деятельности. Кроме того, в состав юридического управления входит отдел кадров и отдел патентоведения и сертификации.

Будем приглашать на работу и других людей, которые будут помогать нам в защите наших интересов и деятельности компании.

Вадим Воробьёв,
заместитель генерального директора
по правовой и научной работе

Визит международной делегации в ЭкоТехноПарк

После начала испытаний подвижного состава интерес мирового сообщества к струнному транспорту, и до этого немалый, стал просто небывалым. Свидетельством тому стал второй визит международной делегации в Беларусь – страну нахождения проектной организации, производства и демонстрационного центра SkyWay.

В состав делегации вошли представители деловых кругов Индии и Швейцарии, официальные лица из муниципалитетов Эрзурума и Чорума Турецкой Республики, ряд крупных инвесторов, заинтересованных в развитии струнного транспорта Юницкого в своих регионах, президент АН одного из российских регионов, а также представители властей Могилёвского района РБ и корреспонденты ряда белорусских СМИ.

Гости посетили опытно-экспериментальное производство SkyWay и ЭкоТехноПарк, где во время их визита на лёгкой путевой структуре проводились ходовые испытания юнибайка.



Генеральный конструктор А. Э. Юницкий рассказал о технических характеристиках струнного транспорта, провёл сравнительный анализ финансовых показателей проекта с другими транспортными системами, а также ознакомил членов делегации с центром испытаний и международной сертификации технологии SkyWay.

Гости стали свидетелями ведущихся работ по сооружению путевой структуры на участке городской и высокоскоростной трассы, общая протяжённость которой в конечном итоге, составит порядка 16 километров.



Но, безусловно, самое большое впечатление на иностранных гостей произвели ходовые испытания подвижного состава и путевой структуры лёгкой городской трассы. Несмотря на царящий в это время ледяной холод, встреча прошла в тёплой, дружественной атмосфере, чему способствовал уют и располагающий к плодотворной работе интерьер гостевого дома, совсем недавно построенного для переговоров по продвижению коммерческой реализации проекта.

Все с успехом занимались своими делами: строители ЭкоТехноПарка строили, представители SkyWay «по горячим следам» после успешных испытаний доводили переговорный процесс до подписания протокола о намерениях с турецкой стороной, представители СМИ собирали материал для своих публикаций, а съёмочная группа нашей информационной службы выясняла мнения и впечатления гостей ЭкоТехноПарка, которыми не замедлит поделиться с вами в ближайшее время.

Встреча делегации SkyWay с министром транспорта Индии

Сегодня утром создатель технологии SkyWay А. Э. Юницкий опубликовал в твиттере фотографию, сделанную во время делового завтрака с министром дорожного транспорта, автомобильных дорог и грузоперевозок Республики Индия господином Нитином Гадкари, а также с другими официальными лицами и представителями деловых кругов этой страны. Помимо генерального конструктора, на встрече присутствовал и заместитель директора по развитию ЗАО «Струнные технологии» В. Бабурин.

Из наших предыдущих новостных выпусков вы, должно быть, уже осведомлены о неоднократных визитах индийских делегаций как в минский офис, так и в центр испытаний и международной сертификации технологии SkyWay, которые были частью большой подготовительной работы, предшествовавшей этой встрече.

Индия, как известно, занимает второе после Китая место в мире по численности народонаселения (1,3 млрд), по темпам же экономического роста обогнала всех, демонстрируя феноменальные результаты. В нынешнее, сложное для развивающихся рынков время, по итогам финансового года в стране ожидается прирост ВВП в 7,6% (в Китае 6,9%).



На пользу Индии идут: падение цен на нефть, инвестиции и демография. Однако наряду с достижениями снежным комом нарастает и ворох проблем, связанных не в последнюю очередь с отставанием транспортной инфраструктуры от темпов развития страны в целом.

В Индии разработана и осуществляется программа «Умный город» – градостроительная концепция интеграции различных информационных и коммуникационных технологий, а также интернета для управления городским имуществом. Цель программы – улучшение качества жизни путём повышения эффективности обслуживания и удовлетворения нужд населения.

Заложенные в неё решения направлены на повышение качества, производительности и интерактивности городских служб, снижение расходов и потребления ресурсов.

Отрасли, которые развивают технологию «умного города» включают в себя помимо управления городской транспортной сетью, государственные услуги, рациональное использование энергии, здравоохранение, рациональное использование воды, ведение сельского хозяйства и утилизацию отходов.

Города потребляют свыше 30% всей производимой в стране электроэнергии, и проект создания «умных городов» нацелен в том числе на создание энергоэффективной инфраструктуры.

Очевидно, что технология SkyWay как никакая другая отвечает всем требованиям вышеизложенной концепции.

Правительство Индии уже определило список первых 20 городов, которым суждено войти в национальную программу, в которую предполагается инвестировать 1,1 млрд долларов США в течение ближайших 15 лет.

Также известно, что министр дорожного транспорта, автомобильных дорог и грузоперевозок Республики Индия г-н Нитин Гадкари является большим сторонником экотехнологий, что уже неоднократно обсуждалось в СМИ.

Помимо этого, два года назад ему досталась нелёгкая миссия информировать общественность о гибели министра развития сельских районов, питьевой воды и санитарии Индии Гопинатхрао Мунде в результате дорожно-транспортного происшествия в Нью-Дели. Так что даже личная заинтересованность во внедрении струнного транспорта Юницкого у г-на Н. Гадкари также весьма высока.

А вообще, по мнению заместителя директора по развитию ЗАО «Струнные технологии» В. И. Бабурина, высказанному после первой командировки в Индию, для SkyWay эта страна являет собой один большой адресный проект.

Поэтому не удивительно, что переговоры начались весьма успешно: господин министр уже высказал своё одобрение целого ряда проектов в области городских пассажирских и грузовых портовых перевозок.

Турция рассматривает возможность внедрения SkyWay

В Беларусь – страну нахождения проектной организации, производства и демонстрационного центра SkyWay – прибыла делегация из Турции.

В её состав вошли официальные лица из муниципалитетов Эрзурума (вице-президент торгово-промышленной палаты, заместитель мэра, руководитель Департамента транспорта) и Чорума (два заместителя мэра и руководитель Департамента транспорта), председатель Правления RSW TR AO и ряд крупных инвесторов, заинтересованных в развитии струнного транспорта в их регионе.

В первый день визита Анатолий Юницкий провёл презентацию технологии SkyWay и ответил на вопросы делегатов. Вслед за этим гости посетили опытно-экспериментальное производство и демонстрационный центр технологии ЭкоТехноПарк.

Участие SkyWay в международной выставке «Транспорт России»

Десятая юбилейная международная выставка «Транспорт России» проходила с 30 ноября по 2 декабря 2016 г. в Москве.



Сергей Морозов

Задачи выставки – демонстрация Правительству Российской Федерации результатов работы транспортной отрасли за год и обеспечение диалога бизнеса и власти для совместного решения задач, стоящих перед транспортным комплексом Российской Федерации.

Интерес к экспозиции ЗАО «Струнные технологии» был немалым – к чему, впрочем, уже успели привыкнуть.

Среди первых наш стенд посетили губернатор Ульяновской области ***Сергей Морозов*** и президент Московской школы управления «Сколково» ***Андрей Шаронов***.

Уважаемые гости, давно знакомые с технологией, с интересом узнали об успехах в реализации проекта, достигнутых за последние годы, и выразили готовность содействовать его дальнейшему продвижению. Сергей Морозов давно знаком с технологией струнного транспорта Юницкого.



Андрей Шаронов

Именно он провёл презентацию технологии SkyWay президенту России Дмитрию Медведеву на заседании Президиума Госсовета в Ульяновске 24 ноября 2009 г. В своём интервью губернатор подчеркнул, что увиденное им – «по-настоящему инновационный подход», а струнный транспорт представляет собой потенциальное решение ряда экологических и транспортных проблем.

Он также заявил: «Это внушает огромное уважение к вам, к вашей настойчивости и одновременно вселяет уверенность, что в Российскую Федерацию эти технологии всё же придут в ближайшее время».



Максим Соколов

Стенд ЗАО «Струнные технологии» на выставке «Транспорт России» также посетили: министр транспорта Российской Федерации ***Максим Соколов*** и заместитель руководителя федерального агентства железнодорожного транспорта ***Игорь Мицук.*** Чиновники ознакомились с текущим этапом развития технологии SkyWay, заинтересовавшись её потенциалом по снижению эмиссии вредных веществ в атмосферу, увеличению скоростей, улучшению безопасности и комфорта, снижению стоимости перевозок, а также строительных и эксплуатационных издержек. Министр транспорта даже заявил о намерении представить струнный транспорт губернатору Московской области.



Игорь Мицук

За время работы выставки гостями выставочного стенда SkyWay стали: первый заместитель председателя правительства Ульяновской области Андрей Тюрин, генеральный директор Управления электротранспорта городского округа г. Уфы Аскар Фазлыев, вице-президент Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта ***Саид Закиров***, региональный директор по развитию бизнеса компании Nokia Армен Наринян и многие другие.



Саид Закиров

Большое внимание стенду ЗАО «Струнные технологии» уделили и представители прессы.

Сразу несколько телеканалов и профильных печатных изданий собрали материал для публикаций о струнном транспорте Юницкого, ходовые испытания которого в настоящее время ведутся на территории ЭкоТехноПарка SkyWay.

SkyWay

О ходе работ по созданию путевой структуры

Незадолго до выставки в Берлине

Юрий Кащук, главный конструктор управления инфраструктурой оснастки и испытательного оборудования закрытого акционерного общества «Струнные технологии», раньше рассказывал о том, почему именно финский металл был выбран для рельсов и путевой структуры SkyWay.



И полетела первая «ласточка» – юнибайк

– Всем уже известно, что основное дело, которым занят коллектив нашего закрытого акционерного общества, – это выставка InnoTrans 2016 в Берлине. Тем не менее, нам нужно рассказать нашим зрителям, что и работы в других направлениях: по созданию технологий, по строительству ЭкоТехноПарка, подготовке к испытаниям и сертификации также продолжаются.

SkyWay – надземная транспортная система, в которой движение организовано при помощи подвесных рельсов, натянутых между опорами. Скорость подвижного состава может достигать 500 км/ч, а его движение регулируется автоматически.



Первый пассажир юнибайка – австралийка Мари Почоп

Что сделано на сегодняшний день?

Выполнен достаточно большой объём металлоконструкций, речь идёт о непосредственно самой структуре и её элементах, которые потом превратятся в путевую структуру. Как и оснастки.

Сегодня мы готовы показать наши изделия.

Происходит приёмка анкерных опор, необходимых для монтажа провисающей путевой структуры – лёгкая вторая линия, которая у нас представляет в ЭкоПарке замкнутую трассу. Как провисающую, так и полужёсткого рельса. Элементы полужёсткого рельса изготавливаются на площадке компании «Стройтехпрогресс».

Они уже почти готовы к монтажу.

На следующей неделе планируется приёмка элементов у рельсового элемента провисающей структуры – это будет происходить в Австрии, в компании, боюсь ошибиться с названием, – «Westler».

Непосредственно на полигоне в Марьиной Горке начата подготовка к монтажным работам – расстановок всех необходимых элементов для складирования элементов путевой структуры, чтобы из мелких элементов собрать то, что впоследствии превратится в сплошную рельсовую, ферменно-рельсовую или рельсо-струнную трассу для нашего юнибуса и юнибайка.

Помимо того, что идёт изготовление путевой структуры первой линии – городской и разгонного участка высокоскоростной, начато производство второй – лёгкой путевой структуры.

Сегодня мы готовим всё, включая и грузовую. Это близко к сенсации. Они находятся на разных стадиях изготовления.

Металлоконструкции, которые относятся к ферменно-струнным, изготовлены для пуска на первом пролёте.

Но для того, чтобы начать монтаж, нужно изготовить элементы в остаточном количестве, чтобы не останавливать монтажные работы и чтобы они происходили непрерывно до окончания строительства.

Если брать полужёсткую эстакаду, то это первая линия лёгкой городской трассы, и изготовление данных элементов по трудоёмкости намного меньше, чем ферменно-струнных, их изготовить проще, быстрее, а монтаж должен начаться с этой линии.

Провисающая структура на сегодняшний день также достаточно легко изготавливается, но поскольку мы здесь завязаны с импортным поставщиком, будут встречаться неожиданные вопросы с трудоёмкостью – доставкой и растаможкой, то могут возникнуть затруднения по срокам поставки.

Поэтому монтаж по этой линии планируется второй очереди.



Мы около юнибайка с Мари

Но элементы, которые нам необходимы для сборов всех линий на сегодняшний день, уже в стадии изготовления.

Оснастка для монтажа элементов того же жёсткого рельса тоже на финише. И другие элементы на приёмке.

Наши представители приезжают на те предприятия, где изготавливают, проверяют качество, функциональность этих изделий, при необходимости вносят какие-то коррективы...

Происходит непрерывный процесс.

Планомерный уверенный процесс.

.... * * * ....

Гости, прибывшие в ЭкоТехноПарк 8 января 2017 года, увидели воочию «струнную дорогу», высказывают свои впечатления.



– Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать, – уверен представитель чеченской делегации, заместитель председателя Комитета правительства Чеченской Республики по туризму ***Рашид Арсаев***. – Тот момент, когда ты впервые видишь достижения SkyWay, заставляет тебя поверить в то, что будущее уже наступило.

Технология струнного транспорта может стать прорывом в туристической отрасли Чечни, поскольку обладает всеми признаками, способными вывести туристическую отрасль региона на совершенно иной качественный уровень. Кроме того, инженерные решения SkyWay позволяют по-другому взглянуть на организацию туризма на горных территориях.

Добавлю ещё – в 2017 году планируется очередной приезд чеченской делегации в расширенном составе, куда войдут ведущие экономисты и инженеры, а также другие специалисты, задачи которых – детальная оценка перспектив строительства SkyWay в чеченском регионе и проработка конкретных предложений по дальнейшему сотрудничеству.

.... * * * ....

Видеоотзыв

из серии, записанной в день первой демонстрации ходовых испытаний подвижного состава SkyWay для стратегических партнёров, потенциальных инвесторов и заказчиков адресных проектов.

На этот раз своими впечатлениями от увиденных испытаний юнибайка поделился ***Ник Болкус*** – партнёр компании Rod Hook and Associates, сотрудничество с которой осуществляется в рамках продвижения технологии струнного транспорта на австралийском континенте.



В недавнем прошлом Ник Болкус – министр федерального правительства штата Южная Австралия. После ухода в отставку на протяжении 10 лет работал с частным сектором, занимаясь продвижением инновационных проектов на правительственном уровне.

Ник Болкус говорит:

– Австралия – это страна, которую внедрение технологии SkyWay может заинтересовать больше, чем какую-либо другую. Инфраструктурные решения проекта постепенно набирают популярность на зелёном континенте, и всё больше людей интересуются струнным транспортом.

Во время посещения ЭкоТехноПарка я впервые познакомился с руководством и техническим персоналом проекта, увидел технологию в действии, а также получил от специалистов подробные ответы на все интересующие вопросы по конструктивной части.

Я обязательно приеду к вам весной 2017 года.

.... * * * ....

В день первой демонстрации тестовых испытаний юнибайка SkyWay для стратегических партнёров, потенциальных инвесторов и заказчиков технологии свой отзыв об увиденном оставил ***Сальвадор Тан*** – представитель филиппинской компании Ayla Land.



По словам Сальвадора, технология струнного транспорта находится в списке приоритетных для Филиппин, поскольку инженерные решения SkyWay рассматриваются в качестве новой градообразующей транспортной системы, а также оптимального решения для организации транспортного сообщения между деловыми районами города.

Первое знакомство с технологией SkyWay у Сальвадора состоялось на международной

транспортной выставке InnoTrans 2016 в Берлине, где он впервые увидел промышленные образцы струнного транспорта и отметил их перспективность. Следующим шагом стало посещение испытательного центра – ЭкоТехноПарка – для более детального ознакомления.

– Нас впечатлило содержание и высокое качество этого проекта. У него большой потенциал в нашей стране, – заявил господин Сальвадор Тан. – Мы собираемся приехать сюда весной, чтобы увидеть в действии юнибус. Это станет для нас очень весомым аргументом, позволяющим нам принять проект и приступить к его строительству.

Ayla Land – крупнейшая проектная и строительная организация Филиппин, в сферу деятельности которой входит строительство инфраструктурных объектов, жилых и коммерческих зданий.

.... * * * ....

Информационная служба группы компаний SkyWay открывает 2017 год серией видеоотзывов почётных гостей – первых свидетелей испытаний подвижного состава, состоявшихся в ЭкоТехноПарке и ставших главным событием 2016 года.

Какие впечатления остаются у людей, впервые увидевших юнибайк в движении, среди которых немало специалистов именно в сфере транспорта, людей, которые действительно знают, о чём говорят?

Отзыв ***Грэма Бентли*** – инженера-железнодорожника компании Aurecon:



– Юнибайк едет плавно, производит мало шума, несмотря на то, что путевая структура не совсем готова в связи с испытательно-сертификационными мероприятиями. Когда её полностью заполнят бетоном, уровень шума будет совсем низкий. Очень хорошая атмосфера на экспериментальном производстве SkyWay. Рабочие обладают широким спектром знаний, очень приятно было наблюдать за рабочим процессом. Это, в целом, инновация, которая восхищает. Австралия, бесспорно, нуждается в таких трассах, как высокоскоростных, так и грузовых. У нас огромный рынок для применения инновационных решений по грузовым перевозкам.

То же самое можно сказать и о городских линиях: если технология будет реализовываться по заявленным операционным расходам и заявленной стоимости строительства, то она будет иметь огромный потенциал. Что касается междугородных перевозок, то правительство

многих штатов Австралии стремятся к их созданию, например, между городами Брисбен, Сидней и Мельбурн.

Прекрасный проект!

.... * * * ....

Отзыв Николаса Цоукаласа, записанный во время посещения иностранной делегацией испытательно-сертификационного центра SkyWay – ЭкоТехноПарка.



Николас Цоукалас – долевой партнёр Aurecon – крупнейшей международной инжиниринговой компании, обеспечивающей техническое сопровождение самых масштабных инфраструктурных проектов по всему миру. Николас возглавляет инвестиционную группу Aurecon, которая оценивает инновационные системы, а также рассматривает их дальнейшее применение в различных отраслях строительства и транспортных коммуникаций.

– Компания Aurecon является стратегическим партнёром SkyWay Transport Australia, с которой подписан меморандум о взаимодействии в продвижении технологии в австралийском регионе.

– Мы раньше много обсуждали это транспортное средство, а теперь увидели его в реальности. Мы этому очень рады, – прокомментировал уведенное в Беларуси господин Цоукалас. – Эта технология действительно работает, и сейчас мы ожидаем появления новых видов подвижного состава, чтобы убедиться в жизнеспособности остальных видов транспорта.

.... * * * ....



Отзыв ***Гарри Тёрнера*** – руководителя транспортного отдела Aurecon головного офиса в Австралии:

– Я инженер по мостам, но также много работал по железнодорожным проектам, особенно в Австралии и странах Азии. Я специалист по возведению мостов, путевых структур и масштабных инфраструктурных объектов, и хочу оценить, может ли что-то подобное быть построено в Австралии. То, что я увидел сейчас, очень впечатляет. Очень поразил тот факт, за какое короткое время был построен ЭкоТехноПарк. Я думаю, что всё

это может быть также успешно построено в Австралии. Сегодня мною получена ценная информация, которая будет использована в наших обсуждениях с Национальным центром регулирования безопасности на железнодорожном транспорте с целью аккредитации этой системы.

.... * * * ....

Дугал Спорк – директор и председатель совета директоров компании MBM. Именно компания MBM – партнёр SkyWay Transport Australia – разработала предварительную калькуляцию расходов по струнно-рельсовой системе SkyWay в соответствии с технологиями строительства и условиями, применимыми в Австралии, о чём мы писали ранее.

– Важнейшее преимущество этой системы в том, что она значительно дешевле, чем строительство автомобильных и железнодорожных дорог, – отметил Дугал. – Если наши расчёты подтвердятся, то мы сможем открыть большое будущее для этой технологии во многих странах мира в виде грузового и пассажирского транспорта. Это очевидно, что у SkyWay большой потенциал. Это новая технология, и у нас было много вопросов, но каждый раз мы на них получали квалифицированные ответы. Это очень позитивный момент.

.... * * * ....

Отзыв главы группы по развитию бизнеса корпорации AC Infrastructure Holdings в Филиппинах, представителя филиппинской делегации ***Нины Торрес***, которая познакомилась с технологией SkyWay ещё в сентябре, на выставке InnoTrans 2016 в Берлине.



– Мы приехали сюда для того, чтобы посмотреть на испытания продукта и определить, как он может быть использован на Филиппинах. Ранее мы изучали большое количество технологических решений – для того, чтобы избавить город от пробок и транспортных заторов, и считаем, что система SkyWay может стать решением этой проблемы, особенно после сегодняшней демонстрации. Она обладает большим потенциалом и может быть вполне успешно внедрена в нашей стране.

Внедрение, или Рестарт мечты

Слово одному из активистов движения SkyWay – региональному представителю по республике Молдова ***Александру Мазову***.



Разговор состоялся по Скайпу.

– Я очень люблю технологии, тем более, если они имеют характер новизны и неожиданности. Ещё я очень люблю экологию. Наш Кишинёв относится не к большим городам, можно даже сказать, что он является маленьким городом. Но в нашем городе много машин, и это стало серьёзной проблемой для нашего города. Проблему хотели решить по-разному, но к единому мнению прийти не могли.

Как альтернативный вариант снижения выбросов углекислого газа в городе в данный момент является сотрудничество с беларуской компанией, которая производит троллейбусы. На протяжении нескольких лет мы закупаем у них троллейбусы. Это было первое решение для города в этом вопросе.

В дальнейшем были предложены другие проекты, но они, к сожалению, оказались дорогостоящими. И поэтому гранты на такие проекты нельзя было получить.

И поэтому, когда мы предложили проект с внедрением небесной дороги, то получили сразу же одобрение.

Мы случайно узнали о проекте и о его создателе Анатолии Юницком. Сначала мы связались с Анатолием Эдуардовичем, убедились, как говорят, что это всё реально и серьёзно. Потом дальше мы консультировались более подробно с ведущими специалистами.

А потом, сведя всё воедино, решили провести у себя презентацию этой новой технологии. Мы пригласили представителей транспорта – чиновников этой отрасли и всех заинтересованных лиц. Во всех подробностях нам разъяснили, что это такое – транспорт над землёй, для которого не требуются огромные участки земли, что он экологически эффективен, дешёвый и долговечный... А когда посмотрели ролик с движущимся юнибайком, все почти одновременно воскликнули: «Это то, что нужно Кишинёву!»

Всех это впечатлило и обрадовало. Сошлись единогласно на том, что нужно оказывать поддержку этому проекту, искать деньги и внедрять.

После презентации мы подписали соответствующие документы, подтверждающие наши намерения о сотрудничестве.

Нам пообещали оказать всяческую поддержку, как только начнётся финансирование. И всё это вывести на городской совет и министерство транспорта. Мы взяли за разработку адресный проект городской трассы в городе Кишинёв от 10 до 20 км, который будет идти из пригорода Кишинёва мимо аэропорта, где будет большая остановка, разворотный узел и дальше уже в центр города.

Такой проект мы разработали. В плане финансирования мы ведём сегодня предварительные переговоры с несколькими частными инвесторами, которые действительно заинтересованы в проекте, и как параллельный вариант – через инвестиционные фонды или через банки.

Мы сегодня заканчиваем оформление всех необходимых уже конкретных документов. И первыми мы отправим для вас. Это будут протоколы пока намерений, а потом, после согласования и утверждения с обеих сторон, мы подпишем окончательные документы на право построения такой дороги в Кишинёве.

К сведению читателей:

Первая в истории встреча кишинёвского муниципалитета с представителями SkyWay прошла в Молдове. Мэр Дорин Киртоакэ заинтересовался проектом, который может вернуть к жизни планы о снижении загруженности города и воплотить мечты о современном транспорте. Представители городской власти видят огромные перспективы для струнного транспорта в Кишинёве и пригороде.

По результатам встречи компанией SkyWay было получено письмо о намерениях мэрии. Во встрече приняли участие региональный представитель SkyWay Александр Мазов, глава управления транспорта города Игорь Гамрецкий, главный советник мэра Юрий Кукулеску, мэр Дорин Киртоакэ.

Кроме новой транспортной системы, проект SkyWay принесёт заказы заводу, который будет помогать воплощать адресный проект для Молдовы. SkyWay – система, в которой перемещение пассажиров и грузов осуществляется по специальной лёгкой эстакаде. Она универсальна, экономична, эффективна и дружественна по отношению к окружающей среде.

Четыре основных направления:

– высокоскоростное междугородное (до 500 км/ч), городское пассажирское (до 150 км/ч), грузовое и лёгкое прогулочное.

В ЭкоТехноПарке – в Беларуси – можно увидеть все возможности SkyWay. После берлинской выставки InnoTrans 2016 интерес

к струнному транспорту появился у представителей Индии, Филиппин и других стран. В Австралии Национальный регулятор железнодорожного транспорта планирует рассмотрение и сертификацию SkyWay.

Провозная способность общественного транспорта Кишинёва должна была увеличиться за счёт строительства скоростного трамвая, на самом же деле она резко ухудшилась из-за маршруток, которые вытеснили долю автобусов.

Доли перевозок в настоящее время:

– троллейбус – 57%, автобус – 8% (рекомендуемая доля – от 39% до 43%), маршрутки – 35%. Для сравнения, провозная способность маршрутки в 6–7 раз ниже, чем у автобуса, и в 10 раз ниже, чем у сочленённого экспресс-автобуса.

В свое время мэрия Кишинёва планировала проект развития внеуличного транспорта: скоростной трамвай плюс сеть канатных дорог (её часть была построена при СССР, но не работает с 1990-х годов). Сегодня струнный транспорт SkyWay может спасти эту мечту, дав городу не только пассажирские, но и пригородные транспортные линии.

.... * * * ....

Комментарий начальника отдела адресных проектов ЗАО «Струнные технологии» ***Кирилла Бадулина:***



– Для Молдовы это очень выгодный проект, исходя из того, что у населения невысокий уровень доходов. Потому что наш транспорт по эксплуатационным затратам в три-пять раз ниже других видов транспорта. Поэтому он будет интересен и выгоден потому, что будет приносить доход.

Уточню – мы провели предварительный анализ этого проекта и более того, мне приходилось там бывать, у меня там осталось много друзей и знакомых. И я прекрасно помню, что транспорт в Кишинёве, мягко говоря, оставляет желать лучшего, потому что там только маршрутки и троллейбусы, которые всегда переполнены.

Уверен, что все были бы просто рады появлению струнной дороги в Молдове. Исходя из моих оценок и того, что мы посчитали и просчитали, то следует только один вывод или заключение – такие проекты могут окупиться в течение пяти-семи лет. Некоторые отдельные проекты могут окупаться и за три года, но этот проект окупится за 5–7 лет.

Возникает вопрос – стоимость проезда. Исходя из первоначальных расчётов городских трасс, стоимость может приближаться к текущей стоимости проездов. Она может отличаться немного в сторону повышения, но очень незначительно. Но с чем можно сравнить то, что люди-пассажиры будут ощущать себя комфортно и свободно в этом виде транспорта? Удобство передвижения – превыше всего.

Будет ли этот проект инвестиционно привлекательным? Да. Почему? Во-первых, поскольку сумма капитальных затрат такого рода проекта будет в пять-семь раз ниже в сравнении с другими транспортными проектами, с другой стороны – окупаемость его составит 5–7 лет. То есть с точки зрения финансов и инвестиций – это действительно интересный проект. Более того, многие транспортные инфраструктурные проекты, которые реализуются сегодня в мире – даже не SkyWay, а реализуемые в мире, – они вообще НЕ ОКУПАЕМЫ. Так что повторюсь – это очень интересный и перспективный проект.

А в заключение – снова слово Александру Мазову:

– Партнёрам во всех регионах хочу пожелать удачи. Убедился и считаю – ничего сложного в этом нет. Стоит только начать. Я поставил перед собой цель – продвигать и строить «Струнную дорогу». Поставьте и вы такую цель перед собой, и мы вместе построим дорогу века! Инициализация адресных проектов – это наиболее важно и необходимо сегодня.

.... * * * ....

«Выделена земля для строительства 16 километров высокоскоростной трассы».

7 февраля 2017 года принято решение о предоставлении ещё одного участка земли ЗАО «Струнные технологии». Эта территория будет использована для строительства тестового участка высокоскоростного междугородного транспорта SkyWay. Именно здесь будут проводиться испытания транспорта, который может развивать скорость до 500 км/ч.

Работы пройдут параллельно с монтажом городской транспортной системы (этот участок также выполняет функцию разгонного для высокоскоростной трассы). На участке грузовой трассы тем временем уже производится монтаж анкерных опор путевой структуры.

В трансляции из ЭкоТехноПарка Анатолий Юницкий поделился планами на этот участок:

– Мы получим 16 демонстрационных километров, сделаем трассу с поворотом большого радиуса, чтобы показать, что трасса может быть

не только прямой. Скорость движения – до 500 км/ч, и чем больше будет радиус кривизны, тем меньше будет центробежное ускорение и тем комфортнее будет движение. На этой земле мы создадим уникальную дорогу, покажем, что она может проходить через болота, реки, комфортно соседствовать с линией электропередач. Для этого получен специальный коридор от энергетиков.

Предтечей положительного решения землеустроительной службы Миноблисполкома стали несколько визитов представителей НАН Беларуси в ЭкоТехноПарк SkyWay. В начале 2017 года испытательный полигон принял делегацию во главе с академиком и профессором Михаилом Никифоровым, в 2016 – делегацию с первым заместителем председателя президиума НАН Сергеем Чижиком. Обе встречи показали взаимный интерес сторон ради развития новейшей технологии SkyWay и инвестиционного климата страны.

Решение принято в соответствии с предыдущими рекомендациями по изучению воздействия на экологию, которые выполняет ЗАО «Струнные технологии».

.... * * * ....

Запорожцы пишут петицию в горсовет

В Запорожье активно заговорили об инновационном транспорте.

Пользователь Алексей Борисов зарегистрировал петицию к Запорожскому горсовету, в которой предлагает внедрить в городе технологию струнного транспорта SkyWay.

Об этом сообщают местные медиа: «Индустриалка», «Новости Запорожья» и «Время новостей». Электронные петиции в Украине имеют официальный статус при обращении через официальные сайты органов исполнительной власти. Ранее петиция с требованием убрать все маршрутки за неделю побила рекорд и набрала более тысячи подписей, став первой инициативой, которую рассмотрели и поддержали на сессии Запорожского горсовета.

.... * * * ....

Без комментариев. В Курске пробки не пускают людей на презентацию струнного транспорта

В Курске прошёл зимний фримаркет. Одним из спикеров стал Дмитрий Мартьянов, рассказавший о, как он это назвал, «социализме версии «2.0» и о спасительном транспорте SkyWay.

Фримаркет – площадка для общения людей, которых беспокоит будущее планеты, особенно актуальная в Год экологии в России. На ней поддерживаются любые инициативы, способные положительно повлиять на сложившуюся неблагоприятную ситуацию. К сожалению, посещаемость фримаркета пострадала в связи с тотальной пробкой в Северо-западном микрорайоне.

Проходившая в одном из ТЦ лотерея с раздачей призов перекрыла «северо-западникам» связь с центром. Лучшее подтверждение необходимости транспортных инноваций, не так ли?

.... * * * ....

Кишинёв возрождает мечты. Первая в истории встреча кишинёвского муниципалитета с представителями SkyWay прошла в Молдове. Мэр Дорин Киртоакэ заинтересовался проектом, который может вернуть к жизни планы о снижении загруженности города и воплотить мечты о современном транспорте.

Представители городской власти видят огромные перспективы для струнного транспорта в Кишинёве и пригороде. По результатам встречи было получено письмо о намерениях мэрии.

Во встрече приняли участие региональный представитель SkyWay Александр Мазов, глава управления транспорта города Игорь Гамрецкий, главный советник мэра Юрий Кукулеску, мэр Дорин Киртоакэ. Кроме новой транспортной системы, проект SkyWay принесёт заказы заводу, который будет помогать воплощать адресный проект для Молдовы.



Глава пятая

Что увидят гости, приехав на ЭкоФест-2017?

Альберт Голубенко – главный конструктор проектной организации прокомментировал строительные работы по созданию транспортных систем в ЭкоТехноПарке: лёгкого городского, городского высокоскоростного и грузового комплексов SkyWay.

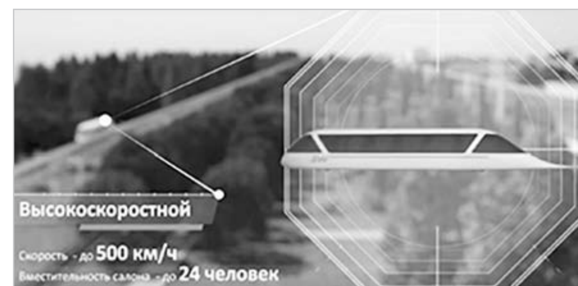


– Сколько же будет построено транспортных линий в ЭкоТехноПарке в Марьиной Горке? Мы постоянно слышим – то три, то четыре линии: грузовая, городская, пассажирская, лёгкая... Всё это как-то смешалось и трудно разобраться, наверное, тем, кто смотрит наши репортажи. Не могли бы вы расставить точки над «i»?

– Как они функционально разбиты, так они функционально и исполняются. Прежде всего надо сказать, что ЭкоПарк предназначен прежде всего для демонстрации технологии SkyWay. И не только транспортной составляющей, а составляющей, которая будет её окружать, будет при ней, в одной связке, в едином комплексе. Это – ландшафтное решение, экологическое, как транспорт будет взаимодействовать с внешней средой, с минимальными потерями внедряясь в неё.

Повторюсь, главное, конечно же, демонстрация. Но как инженерному корпусу нашей компании главное – это полигон для испытаний. Потому что технология абсолютно новая. По этой технологии нет нормативных документов, и это всё предстоит нам сделать на базе ЭкоТехноПарка. Поэтому он, ЭкоТехноПарк, будет состоять из трёх линий, будем их так называть, из трёх транспортных комплексов.

Первый транспортный комплекс – это высокоскоростной, но он ещё совмещён с так называемой городской линией. Высокоскоростной транспорт у нас навесной, то есть он едет на колёсах, опорный так называемый, и внизу под ним будет ездить городской транспорт – в подвесном состоянии. Здесь мы демонстрируем высокоскоростную и городскую трассы и возможность их совмещения, для того, чтобы убедиться, как они будут работать в комплексе. Это нам интересно и в плане доводки комплексов для испытания анали-



зов, как ведёт себя комплекс в эксплуатации. А на этом участке мы должны проверить систему управления, как ведёт себя транспорт, надёжность узлов. Кроме этого, мы должны сымитировать некоторые нештатные ситуации, чтобы знать, как вести себя в этой проблеме и в дальнейшем избежать их, чтобы знать, как отзывается на это сама система управления.

Для городского транспорта в принципе это то же самое.

Второй комплекс, так называемый у нас лёгкий, представляет собой кольцо, когда транспорт может двигаться по кольцевой схеме. Одна ветка этого кольца называется полужёсткая, иначе – более прямая и ровная. И вторая часть этого кольца – это провисающая система. Это пролёты 200–400–200 метров. Они более похожи на... провисающие нити. И опоры там высотой порядка 15 метров. Но это линия демонстрирует возможность прохода над сложными участками – ущелья в горах или водные преграды.

Это что касается второй линии. Есть ещё и третья. Линия для грузового транспорта. Там будет происходить демонстрация дискретного, подвесного, транспорта – в виде машины с кузовом, и в то же время на этой линии будет демонстрироваться наш транспорт по беспрерывной технологии, типа транспортёра, конвейерной ленты.

В принципе все наши городские машины, подвесные, могут двигаться по разным линиям, о которых я говорил. Понятно, что высокоскоростной транспорт – это отдельные линии, которые по своим характеристикам и скорости не могут применяться на других линиях. Но все перечисленные линии, весь транспорт, та же грузовая может двигаться по тем же путям, что и городские – подвесной транспорт.



Подвесной транспорт, который мы называем городским, он же может быть и грузовым – перевозить контейнеры, пассажиров, иные грузы.

По нашей технологии приводные системы позволяют адаптировать транспорт для перевозки любых грузов.

Здесь просматривается и ещё одна позитивная сторона при организации нашего транспорта – транспортировки людей и грузов – это явное удешевление как производства, так и проектирования, но главное – эксплуатации.



Это уже мировой, можно сказать, тренд классификации и унификации узлов – чем больше партия, тем дешевле получаются узлы. Это можно увидеть и по легковым автомобилям: марки разные, но они базируются на каких-то основных типовых платформах.

Так и у нас то же самое. Соотношение качества и цены. Унификация – один из элементов в достижении указанной цели – уменьшение цены при высоком качестве.

Поэтому все эти три транспортных комплекса в ЭкоТехноПарке строятся сейчас одновременно. Но есть некоторые сдвиги, и от этого никуда не деться. Мы учитываем и это, но задача у нас стоит одна – к намеченному сроку пустить все намеченные линии.

Об адресных проектах.

Об этом говорил в своих первых интервью генеральный конструктор Анатолий Юницкий. Все подразделения, которыми управляет главный конструктор и которые занимаются ЭкоТехноПарком – это частная задача.

И она создаётся только для того, чтобы продемонстрировать потенциальному заказчику наш продукт.

Но основная функция у подразделения главного конструктора – это разработка типовых решений, разработка набора модулей, при помощи которых (модульных решений) мы потом можем реализовывать различные по сложности адресные проекты, как по цене, так и по качеству, из модулей соответствовать предложению и возможностям заказчика.

Слово инвестору

Меня зовут ***Виктория Котыченко.***

Я – частный предприниматель. У меня своя студия танца. Кроме того, уже более трёх лет занимаюсь интернет-предпринимательством!

О небесной дороге узнала год назад. Изучила направление деятельности, риски и перспективы компании.

Начала постепенно покупать акции СкайВэй.

На сегодняшний день у меня 1 млн 679 тысяч акций компании SkyWay.

За последний год благодаря народному инвестированию проделана огромная работа, и мы имеем готовый, реальный результат!

Узнавайте больше о компании СкайВэй!

За уделённое время компания даёт 100 акций в подарок, которые со временем принесут завидные дивиденды!

Пришло время новому поколению транспортных технологий.

Я за SkyWay! Экологичный, быстрый, дешёвый транспорт второго уровня!!!

С уважением, Виктория Котыченко.
г. Черкассы, Украина

.... * * * ....

Сергей Зайков, начальник строительства струнной дороги:



– Да, сегодня вершатся большие дела, скажу без преувеличения.

На протяжении прошедшей недели был смонтирован очередной пролёт высокоскоростной фермы. И сейчас параллельно ведутся работы по устройству разворотного кольца на лёгкой путевой структуре.

Мы находимся между двух анкерных опор и разворотное кольцо располагается за моей спиной.

На сегодняшний день забетонированы фундаменты под разворотное кольцо и на них смонтированы металлические стойки, которые в последующем будут забетонированы бетоном.

Уже планируется поступление металлических балок, которые будут подняты выше и на них будет смонтирована ферма, соединяющая две путевые структуры – полужёсткую и провисающую.



Это будет кольцо, соединяющее низкую и высокую часть лёгкой линии. То есть тот участок, где будет всего лишь две промежуточные опоры. Два кольца, с одной и другой стороны, соединят две лёгких путевых структуры, то есть полужёсткую и провисающую.

«Струнные технологии»

Отмечены Почётным дипломом «Премии HR Бренд» 6 февраля 2017 года. ЗАО «Струнные технологии» было отмечено специальным дипломом в номинации «Регион» ежегодной «Премии HR-бренд 2016 Беларусь».

Премия вручается с 2014 года за наиболее качественную работу. Над определением победителей конкурса трудится международный состав жюри, составленного из представителей нескольких государств СНГ. Разносторонний подход к анализу проектов компаний-участниц обеспечивается тем, что в жюри представлены консультанты, топ-менеджеры, эксперты в сфере бизнеса и HR, а также представители масс-медиа.

В разделе «Номинанты» на сайте Премии указано, что «ЗАО «Струнные технологии» – инжиниринговая компания, занимающаяся проектированием, строительством и сертификацией прорывной транспортной системы SkyWay.

Миссия проекта:

* Создание транспорта, эффективно отвечающего новому времени;
* требующему новых стандартов безопасности для пассажиров, «зелёных» технологий, значительно снижающих нагрузку на окружающую среду, нестандартных технических решений, радикально уменьшающих энергетические и транспортные издержки;
* требующему переосмыслить традиционное перемещение людей и грузов, повысить доступность транспорта и уменьшить себестоимость товаров и услуг;
* требующему комфорта передвижения и высоких скоростей.

Проект ЗАО «Струнные технологии» называется «Что делать, если ты стартап: борьба за репутацию» и направлен на формирование внутри профессионального сообщества инженеров положительного образа компании, создающей не имеющую аналогов и сложную в реализации технологию.

Проектное предприятие ЗАО «Струнные технологии» включает в себя девять конструкторских подразделений, отдельное опытно-экспериментальное производство, отделы бизнес-планирования и маркетинга. Основное направление работы в ЭкоТехноПарке – тестовые участки трёх видов транспортно-инфраструктурных комплексов:

* городского – скорость до 150 км/час, производительность до 25 тыс. пасс. /час, длина участка 1 км;
* грузового – объём перевозок до 100 млн тонн/год, длина участка 1 км;
* высокоскоростного междугородного – скорость до 450 км/час, производительность до 250 тыс. пасс/сутки, участок длиной 15 км.

Визит представителей Национальной академии наук Республики Беларусь в ЭкоТехноПарк SkyWay



Делегацию возглавлял академик, доктор биологических наук, профессор, академик-секретарь отделения биологических наук НАН РБ ***Михаил Никифоров.***

Представители Академии наук РБ, осмотрев территорию, увидев своими глазами ход строительства и технику, готовую стать на струну, произнесли: «Результаты SkyWay впечатляют!»

В составе делегации также присутствовали: доктор биологических наук, член-корреспондент, директор Ботанического сада

НАН Беларуси Владимир Титок и заведующий сектором экологической оценки преобразований окружающей среды ГНПО «Научно-практический центр НАН Беларуси по биоресурсам» Руслан Новицкий.

Генеральный конструктор Анатолий Юницкий ознакомил экспертов с инновационной транспортной технологией и текущим этапом строительства в ЭкоТехноПарке и, кроме того, продемонстрировал собственные разработки компании в области современных технологий выращивания растений и восстановления плодородности почвы.

Визит явился продолжением сотрудничества двух организаций. Предыдущее посещение компании SkyWay представителями НАН РБ состоялось 23 декабря 2016 года, и тогда главой делегации был первый заместитель председателя президиума, учёный в области физики и механики поверхности и микра на уровне нанодиагностики академик НАН РБ, доктор технических наук, профессор Сергей Антонович Чижик.

В итоговом документе того визита было сформулировано следующее мнение НАН РБ о струнном транспорте Юницкого:

«Перспективный проект строительства...»

Этим же документом были обозначены точки взаимодействия, одной из которых явилась «помощь научных институтов в изучении влияния инновационной транспортной технологии на окружающую среду».

Последующее посещение ЭкоПарка ведущими экологами и экспертами НАН РБ и явилось следствием достигнутых договорённостей.

В состав делегации также вошли Владимир Владимирович Титок, доктор биологических наук, член-корреспондент, директор Ботанического сада НАН РБ и Руслан Викторович Навицкий, заведующий сектором экологической оценки преобразования окружающей среды Государственного научно-производственного объединения «Научно-практический Центр НАН РБ по экоресурсам».

Генеральный конструктор Анатолий Юницкий познакомил гостей со струнными технологиями, аспектами их взаимодействия с окружающей средой и провёл экскурсию по ЭкоТехноПарку SkyWay.

Как продолжение сотрудничества с АН Беларуси сегодня новое посещение ЭкоТехноПарка – весьма представительная делегация во главе с академиком-секретарём отделения биологических наук НАН РБ Михаилом Ефимовичем Никифоровым. Каково же мнение уважаемого гостя о влиянии SkyWay на окружающую среду?

– Сегодня во время посещения ЭкоТехноПарка мы увидели, как увязываются технические вопросы с биологическими. Нас не только удивило, но и обрадовало, что экологическое мышление коллектива находится на высоком уровне. Хотя работы начались и не так давно, но первые результаты впечатляют. Всё продумано до мелочей в плане возрождения всех групп растущих организмов. Здесь посажен сад, разводятся грибы, рыба в озёрах, система водоёмов. Сами опоры ставятся, но предусмотрено землю вокруг опоры возродить и сделать её плодородной, чтобы на ней посадить различные растения.

А в принципе в разговоре обсуждение экологических проблем чувствуется, что работники этой организации глубоко продумывают каждый свой шаг в вопросах экологии. И это радует.

Убедить в технической значимости проекта, в его прогрессивной технологии и целесообразности претворения в жизнь – это один аспект, но показать, что от этого не только не пострадает природа, но она будет сохранена и будет подпитка для её процветания – это главное.



Ценно в этом проекте то, что экологическими вопросами коллектив начал заниматься в самом начале, до того, как начала возводиться небесная дорога. А бывает как – мы построим, нарушим, поломаем, а потом уже всё будем доводить до ума. А здесь наоборот. Это прекрасно!

Радует и другое. То, что SkyWay сотрудничает с Академией наук, в частности с институтами биологического отделения, которые по определению занимаются научными разработками именно таких вот природоохранных, щадящих технологий. Это сотрудничество началось с Ботаническим садом, директор которого сегодня здесь присутствует. И мы видим высаженные растения и деревья, которые рекомендованы и предоставлены Ботаническим садом.

Очень много интересных инноваций. Даже те сады на крыше, которые планируется разбить, экспериментальные грядки с различными

слоями почвы, которая будет питать растения несколько лет. А та подложка, заложенная внизу, будет использоваться без вмешательства человека десятки лет...

Короче, я скажу так. Как биолог я оцениваю экологически: специалисты-экологи, которые проявляют здесь свой талант и умение, инициативные и грамотные. Если мы знаем, что где-то взяли и посадили яблоню или грушу и пусть растёт дальше само, то здесь нет... Только научный подход, только бережное отношение к посаженному растению. Как я узнал, изучается передовая литература, передовой мировой опыт, люди связываются с организациями, которые задействованы или консультируют, помогают, передавая свой опыт.

Мне кажется, что организация SkyWay – прекрасный показательный пример деятельности и отношения к окружающей среде. А мой совет тем, кто что-то строит и хочет сохранить экосистему, приезжайте сюда, в ЭкоПарк, учитесь, перенимайте опыт, и вы поможете природе выстоять, возродить её.

Анатолий Юницкий:

– Я оцениваю сотрудничество с Академией наук Беларуси как плодотворное и перспективное. Мы действительно работаем с дюжиной организаций АН, в том числе и в биологическом направлении. Оно для нас очень важное, потому что мы предлагаем новые дороги, и они не зря названы небесными. Потому что они, в отличии от тех, что находятся на первом уровне – на самой земле, создаются у нас на втором уровне – в небе.

Я часто об этом говорю, но не лишне будет напомнить, что сегодня в мире асфальт накрыл, похоронил, как хотите называйте, тысячи и тысячи квадратных километров земли. Я когда-то посчитал и пришёл в ужас – человек загубил территорию земли, на которой могли бы разместиться пять таких стран, как Великобритания. Впечатляет? Нет, ужасает. Она не дышит, на ней ничего не произрастает. Загублены миллиарды «фабрик», имеются в виду растения, которые дают кислород для нашего дыхания. А нам не хватает озона и кислорода, наши лёгкие подтачивают ядовитые угарные и другие химические отходы и соединения.

Но и это еще не всё. Ещё большая территория земли, которую я назвал, деградирована. Потому что выхлопы автомобилей, износ шин и асфальта и другие явления загрязняют огромные территории. Даже если скот будет пастись в сотне метров от этих дорог, то такое мясо и молоко вредно для употребления.

Мы же показываем не только, что наши дороги безопасны, но и что они не нарушают экологию. Легко убедиться, пройдя по нашей трассе, которая возводится, в том, что мы не отняли ни одного квадратного метра земли, и даже там, где стоит опора, будут расти вьющиеся растения, которые будут обвивать опору. Так что тот квадратный метр, в который вошла опора, будет приносить пользу.

А вот здесь, на станции, мы нагрузили анкерную опору не бетоном, а высококлассным грунтом – плодородным гумусом.

Мы взяли из-под опоры безжизненную почву, обогатили её гумусом и органикой, и почти два метра высотой засыпали для растений почвой, питательных средств которой хватит на сто лет. Поэтому здесь подкормка для растений не нужна.

И при этом мы пригрузили опору почвой, чтобы не сдвинулась от нагрузки от струн, около пятисот тонн. А это означает, что мы уменьшили на 500 тонн расход железобетона.

И благодаря этому мы сэкономили более чем 100 тысяч долларов. Так что мы не только сделали благородное дело, но и сэкономили деньги инвесторов.

Поэтому мы и дальше планируем тесно сотрудничать с Академией наук, углублять и расширять наше сотрудничество, в том числе уже в области микробиологии и микроорганизмов, потому что именно они дают основу плодородия и создают гумус – они кормят растения. Мы хотим отработать технологию промышленного получения гумуса из органического сырья. Любого сырья.

Для того, чтобы мы, придя в любую страну, в том числе туда, где пустыни – Эмираты, например, могли сказать, что мы построим не только дорогу, а вдоль неё посадим сады и огороды, возродив плодородную почву.

Работа по созданию тестового образца включает в себя реализацию проекта, в котором задействован коллектив инженеров и конструкторов численностью свыше 170 человек. Структура проектной организации включает 15 конструкторских бюро, физико-химическую лабораторию и собственное опытно-экспериментальное производство. Строительство тестовых участков трасс SkyWay ведётся на территории 35 гектаров.

Все инженерные решения проходят детальную практическую проверку и сертификацию, необходимые для вывода технологии на мировой рынок транспортных услуг.

Команда SkyWay – таланты и гении

Анатолий Юницкий всегда понимал, что большие дела достигают своей цели не в одиночку. Самому можно придумать что-то, изобрести, но реализовать задуманное вряд ли удастся. Поэтому он всегда придавал огромное значение формированию коллектива, набору в свою команду людей одержимых, талантливых и ищущих.

Проходил строгий отбор и подбор людей, проверялись их деловые качества. Казалось, всё складывалось нормально, но, когда темп работы и задачи повышались до предела, некоторые не выдерживали заданный темп, люди сходили с дистанции. Одни уходили сами, другим генеральный конструктор предлагал найти себе другую работу.

Оставались те, кто выдерживал такую нагрузку, более того, она и не была для них нагрузкой, а оказывалась любимым и необходимым делом, что соответствовало внутренним требованиям и убеждениям. Более того, они находили для себя огромное поле деятельности, испытывали радость и удовольствие от сделанного и стремились подыматься выше и выше в своём совершенствовании, покорять новые вершины небесного транспорта.

Анатолий Качуровский пришёл в команду не так давно, но генеральный конструктор сразу определил его в свои помощники, так как увидел в нём талант и одержимость. Огромную работоспособность, которой обладал и сам.



Послужной список помощника и его вклад в технические достижения Беларуси и зарубежных стран впечатляют. В ЗАО «Струнные технологии» постоянно обсуждались внутренние достижения и технические вызовы коллектива, вместе искали пути решения сложнейших задач, которые возникали вдруг перед конструкторской командой.

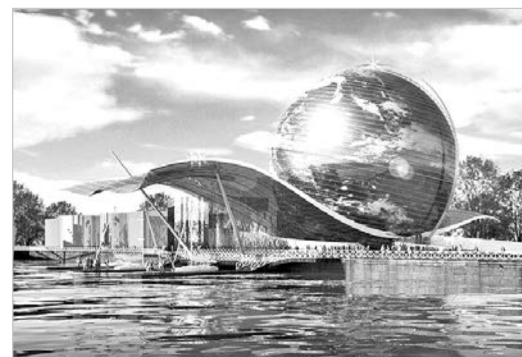
Не раз перед Анатолием Качуровским возникали неожиданные и неизученные задачи и проблемы, и он каждый раз решал их с блеском. Хотя бы взять один из последних примеров – возведение фешенебельного отеля Rixos Tbilisi. Стройка остановилась, отель остался без пяти этажей в виде купола из стекла. Казалось бы, проблема нерешаема. Но, когда предложили проектному бюро Анатолия помочь в разрешении кризиса, он, не раздумывая, взялся за дело. Сколько пришлось на это затратить душевных и физических сил, вопрос, как говорят, третий, но сегодня Rixos Tbilisi – отель, имеющий возможность принимать самых высоких гостей, включая глав государств.

Анатолий Иванович Качуровский – помощник генерального конструктора ЗАО «Струнные технологии», который отвечает за конструирование. Лауреат государственной премии СССР, участник и медалист ВДНХ и прочих многих наград, причём в области научно-технических разработок программного обеспечения автоматизированного проектирования, равных ему, наверное, нет.

От медалей ВДНХ СССР, зарубежных побед и наград к струнным технологиям – путь непростой, долгий и интересный, поэтому пусть обо всём этом и расскажет сам Анатолий Иванович.

– Я закончил Брестский инженерно-строительный институт по специальности «Конструктор». И много лет занимаюсь разработкой и конструированием сложных объектов.

И так получилось, что моя специализация – разработка сложных конструктивных решений в области металлоконструкций и железобетонных конструкций. Последние лет 7–10, занимаясь этими проблемами, пришёл к такому убеждению, что сам проект – это хорошо, но более интересно разработать какую-то сложную конструкцию, изготовить её, потом смонтировать и дать ей жизнь. Ещё даже до реализации это увлекательно и интересно.



Что я сделал за последнее время? Объекты довольно большие. Это объекты в Москве, Калининграде, Ленинграде и Минске, в Бресте както маловато, хоть и сам из Бреста… Например, в Калининграде мы разрабатывали ***музей мирового океана.*** Это огромный стеклянный шар диаметром в 40–42 метра, где находятся семь аквариумов для акул и всяких рыб. Там были сложнейшие конструкции, приходилось применять инновационные технические решения. Занимался я и разработкой более сложных объектов.

Если брать в Минске, то это ***штаб-квартира Национального олимпийского комитета***, тоже в виде шара. Это мы делали лет шесть-восемь назад.



Или офисный комплекс беларуской калийной компании, сегодня это банк в виде кристалла. Кстати, там сегодня находится атриум – самый высокий в Европе (более 40 метров) без перекрытий. Это свободно стоящие стеклянные фасадные стены, которые имеют высоту 40 метров. Это высотный комплекс Газпрома, который находится на месте Восточного автовокзала. Сейчас, правда, по этому объекту разрабатывала проект петербургская фирма, а меня заказчик пригласил в качестве эксперта. Но и не только эксперта, а и проектировщика нового проектного решения. Потому что то, что предлагал Санкт-Петербург, было не совсем грамотное решение. В конце концов этот проект заглох, и сам небоскрёб высотой 198 метров пока в стадии заморозки.

В прошлом году ввели объект в стройкомплекс «Данамол» – все купольные конструкции (на востоке Минска), скоро должен открыться. Потом торговый Центр «Гиппо», где тоже все металлоконструкции купольной части связаны с атриумами.



Да, ещё музей Отечественной войны. И в Грузии мы работали. Пятизвёздочный отель Rixos Tbilisi. И там необходимо было искать не только конструктивные решения в стекле, ибо сам отель представляет из себя стеклянный шар, точнее, половину шара. Необходимо было сделать на высоком уровне проектное решение и изготовить конструкцию. Доставить детали в Тбилиси. И чтобы в итоге получилась красивая конструкция, за которую не было бы стыдно. На прошлой неделе я вернулся из Тбилиси, куда меня приглашали заказчики. Приглашали для того, чтобы я посмотрел, как эксперт, что в итоге получилось. Мне понравилось, и я им изложил свою точку зрения не только по данному проекту, но и по другим. Они были благодарны за мою оценку.



Отель в Грузии

А сейчас я здесь – на небесной трассе.

Я познакомился с Анатолием Эдуардовичем некоторое время назад, ознакомившись с его проектом струнных дорог. Я не знаю, как оценить или высказать то восприятие или открытие, которое взбудоражило меня. Во мне всё смешалось – и радость, и восхищение, и недоумение. Меня же ни в чём нельзя провести, особенно в сфере высоких технологий и инноваций. Мне как эксперту всё видно с первого взгляда. И мне не надо было говорить, что я поверил Юницкому. Я ему не поверил, а поверил лишь в то, что как человечество отстаёт в своём развитии. Меня охватил какой-то озноб, мурашки побежали по телу. Ничего подобного раньше я не видел. Да, мы строим, возводим небоскрёбы, а самого простого – как человек должен передвигаться по земле, не изобрели. Мы не одно столетие топчемся на месте, преподнося жителям планеты улучшенные, но не оригинальные пути сообщения. Мы как были в каменном веке дорожного развития, так и остались… А тут… Только гениальный ум мог додуматься до такого – оставить землю в покое, а двигаться по воздуху, да в десятки раз быстрее, чем сегодня!

Это же мировая проблема, мировой транспортный кризис. И самолёты, и лайнеры, и железные дороги, и автомобили – они не отвечают сегодняшним требованиям, более того, они уничтожают всё живое на земле. И нас, людей, живущих на земле. Невозможно себе представить, что, сев в юнибус или юнибайк возле своего дома, можно через час оказаться на другом конце страны! Я уже представил себе, что это такое будет, когда человечество возьмётся

за ум и начнёт улучшать свою жизнь. Я бы мог фантазировать и фантазировать, но это будут не фантазии и выдумки. Я только лишь исхожу из того, что будет вытекать из этого проекта, что кроется за ним. И я не буду об этом рассказывать, это достойно отдельной огромной книги.

Самолётом быстро перелетаем с места на место? А перед этим сколько надо времени, чтобы приехать в аэропорт, оформить документы, а потом, прилетев, добираться до нужного места. Да и не факт, что погода всегда будет лётная – и на сутки можно застрять в аэропорту. То же и с железной дорогой, до поездки тратится уйма времени. И так же по другим видам транспорта. Особенно по автомобилям – пробки, парковки… Москва задушена автомобилями, и проблема не решается.

Так вот, о судах… Не знаю, кому это выгодно противиться созданию небесных дорог, неужели завистники-конкуренты, тролли от журналистики потешаются над изобретением эпохи.

А о струнном транспорте я читал давным-давно, в советском журнале «Техника молодёжи». Тогда это была просто идея, проект. Тогда я ещё думал, что её необходимо реализовывать. Хотя знал, что это не так и просто – взял да и построил. А тут через много лет снова встречаюсь с нашим земляком, инженером и изобретателем: я из Бреста, а он с гомельского Полесья. И что удивительно – встречаюсь не с публикацией в журнале или газете, а со строительством небесной дороги. Как можно спокойно отнестись к этому? Поневоле вздрогнет сердце и душа отзовётся радостным восклицанием: «Слава Богу! Проект Анатолия, пройдя через тернии и звёзды, возродился, приобрёл реальные черты!» И мне захотелось во что бы то ни стало присоединиться к SkyWay, слиться с дорогой, стать верным помощником замечательного учёного из Беларуси.

И я пришёл не потому в проект, что мне интересно само проектирование, а мне интересен конечный результат. Потому что я его вижу воочию, вижу, как практик, как он действует, и хочу подстраховать, уберечь дорогу от неожиданностей. Мне интересно видеть свою конструкцию в работе. Чем меня заинтересовал проект? Да по той простой причине, что здесь огромное поле деятельности, работа ума, мысленное программирование того, что в мире нигде нет. Нигде! Это происходит впервые здесь, под Марьиной Горкой. Здесь не только нужно применять новые технологии и инновации, а новые материалы и уникальные конструкторские решения, которые должны рождаться и появляться из этих факторов.

В конце концов должен получиться результат, отличный результат. Меня радует то, что вся команда, каждый в отдельности человек горит огромным желанием совершить этот путевой подвиг, подарить человечеству уникальную дорогу. Я уже не один месяц работаю с командой и её гениальным конструктором, убеждаюсь, что мы на правильном пути, небесном пути. Опять скажу: это очень интересный проект, гениальный проект.

Да, не так всё просто, каждый день даётся нелегко. Можно сказать, что мы работаем круглосуточно. Потому что, даже отправляясь в постель, наши мысли о дороге не отпускают нас. Есть много вопросов и проблем. Но мы знаем, как их преодолеть, мы научились обуздывать и укрощать возникшие неожиданности.

Мы движемся вперёд. Вижу: вся команда шаг за шагом движется к цели. Мы уже не мечтатели, не фантазёры. Я – практик, неподкупный практик, которого ни в чём заподозрить нельзя, я служу только одной цели – истине и правде. Хотя мы строим не воздушные замки, а небесные дороги. Это огромная разница. Любой проект можно назвать мечтой или прожектом, этот же – проект тысячелетия. Я не мечтатель, я – реалист. Проект – изготовление – конечный результат.

Вот на этих трёх китах и держится моё отношение на самых дерзких проектах. Поэтому я сюда и пришёл, чтобы увидеть конечный результат. Если бы я не верил в это, то и не пришёл бы сюда. А за долгую свою жизнь, слава богу, ни разу не ошибался – ни в прогнозах, ни в самих проектах.

Отдельные основные элементы этой транспортной системы уже работают. Отдельные элементы требуют доработки, от этого никуда нам не уйти. Но шаг за шагом мы движемся к той заветной дате, которую определил генеральный конструктор.

Признание. Очередное

Один за одним стали обращать внимание на «Небесные дороги» печатные издания – как за рубежом, так и в СНГ.

Последний пример – газета ***«Транспорт России»***. Январь 2017 г.

Ничего удивительного нет в том, что федеральный спецпроект об инновациях посвящён компании SkyWay. Газета «Транспорт России» – официальный печатный орган Министерства транспорта Российской Федерации, на страницах которого реализуется проект «Инновации в транспортном комплексе».

Спецвыпуск освещает деятельность SkyWay, место компании в транспортном комплексе, её инновационные разработки с учётом

стратегических задач развития отрасли в России. Цель спецпроекта – подтверждение реноме газеты как локомотива актуальной информации через представление самых модерновых достижений отрасли. Издательство надеется, что спецвыпуск может инициировать создание профессионального отраслевого бизнес-клуба по обмену передовым технологическим и управленческим опытом.

Спецвыпуск будет распространён посредством рассылки вместе с газетой «Транспорт России», а также представлен на всех официальных выставках и конференциях, в которых принимает участие газета. В скором времени мы опубликуем материал целиком, пока же не без гордости делимся первой полосой издания. Уверены, она займёт своё место в музее инноваций. Со временем.

Вышел спецпроект федеральной газеты «Транспорт России» об инновационных технологиях компании SkyWay. Информационно-аналитическая газета «Транспорт России» – официальный печатный орган Минтранса РФ. На страницах приложения «Транспортный комплекс. Инновации» подробно описана деятельность SkyWay и её место в транспортном комплексе. Анализу подвергаются передовые разработки компании с учётом стратегических задач развития отрасли в России и мире. Кроме городского, грузового и междугородного струнного транспорта, уделено внимание месту струнного транспорта в морских портах. Цель спецпроекта – подтверждение реноме газеты как локомотива актуальной информации и описание передовых достижений отрасли.

Издательство уверено, что спецвыпуск может инициировать создание профессионального отраслевого бизнес-клуба по обмену передовым технологическим и управленческим опытом.

Издание распространяется через рассылку вместе с газетой «Транспорт России», а также представлен на всех официальных выставках и конференциях, в которых принимает участие газета.

Транспорт будущего

Струнный транспорт SkyWay – это не только новая концепция перемещения пассажиров и грузов, но и новая концепция развития городов. Увеличение скоростей передвижения и перенос трафика в отдельную плоскость над землёй открывают для этого колоссальные возможности. В первую очередь речь идёт о возможности расселения людей и рассредоточения производств по логике линейных городов – урбанистических образований кластерного типа.



Транспортный комплекс
ИННОВАЦИИ
Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»
«Струна»… строит города и кластеры

При переносе транспорта на второй уровень города могут стать полностью или почти полностью пешеходными. Логистическими центрами будут здания-доминанты, возвышающиеся над остальными строениями. Они совместят в себе функции пассажирских станций и бытовых, производственных, развлекательных, культурных и торговых центров. Вокруг таких строений на удалённости до 500 метров (расстояние, комфортное для пешей прогулки) расселяются люди либо сосредоточиваются производства, в совокупности составляющие инфраструктурный кластер. Линейные города могут объединять неограниченное число подобных кластеров, установленных на одной линии на среднем расстоянии 1 км друг от друга.

За счёт доступности высокоскоростного транспорта протяжённость таких городов в одном направлении может достигать сотен и даже тысяч километров. При этом одни кластеры могут быть предназначены для проживания, другие для работы, отдыха и т. д. За счёт отсутствия автомобильного и иного наземного транспорта, дорожных пробок, загазованности и шума может быть достигнута высокая комфортность и безопасность проживания людей. Дороги обойдутся городским властям значительно дешевле автомобильных, не будут отнимать дорогостоящие площади городской земли, смогут быть интегрированы с инженерными сетями и системами энергообеспечения, а следовательно, сделают жильё более доступным и дешёвым.

С учётом специфики транспортных струнных систем инфраструктурные кластеры с их использованием можно возводить в самых труднодоступных местах, комфортных для проживания. Это могут быть горы, тайга, джунгли, шельф моря, естественные и искусственные острова... Словом, струнный транспорт может выступить эффективным рычагом освоения новых территорий, создания там комфортных условий жизни.

Впрочем, линейные города – это дело отдалённого будущего. На данном же этапе основная задача, которая стоит перед разработчиками

струнного транспорта – демонстрация и сертификация созданного инновационного проекта. В ближайшей перспективе планируется приступить к первым адресным проектам.

Конкретная работа по ряду направлений активно ведётся. Проходит тестовые испытания лёгкая городская система. В качестве подвижного состава предлагается использовать промышленные образцы 14-местного юнибуса и двухместного юнибайка, призванного «примирить» в себе общественный и персональный транспорт.

Быстрыми темпами идёт строительство грузовой и высоко-скоростной трасс струнного транспорта. Компанией ведётся интен-сивная выставочная деятельность. В списке площадок, где был представлен струнный транспорт, – престижные международные выставки InnoTrans 2016, прошедшая в Берлине, «Транспорт России- 2016» и другие. Необходимо отметить, что интерес к технологии будущего проявляют ряд регионов России, а также Австралия, Индия, Турция, Филиппины и другие страны, по достоинству оценившие те перспективы, которые открывают для них системы SkyWay. Достигнутое разработчиками SkyWay за каких-нибудь полтора года впечатляет само по себе, открывающиеся же перед проектом перспективы – поистине уникальны.

Универсальность, надёжность

Транспортные системы SkyWay ориентированы на рынок услуг

Транспортные струнные системы проектируются и строятся в трёх основных вариантах с ориентацией на различные сегменты рынка транспортных услуг.

Это, во-первых, высокоскоростные междугородные пассажирские перевозки (скорость до 500 км/ч, производительность системы – до миллиона пассажиров в сутки, стоимость строительства от 5 млн долларов США за километр высокоскоростной дороги).

Второй вариант – городские пассажирские перевозки (скорость до 150 км/ч, производительность системы – до 50 тыс. пассажиров в час, стоимость строительства – от 2 млн долларов за километр дороги).

Третий вариант – грузовые перевозки (производительность системы – до 200 млн тонн грузов в год, стоимость строительства сопоставима с городскими системами).

Для сравнения добавим, что стоимость строительства одного километра монорельсовой дороги, например, в Москве, составляет примерно 50 млн долларов, а стоимость прокладки там же одного километра метро исчисляется сотнями миллионов.



Первая международная коференция SkyWay 23–24 апреля 2016 года в Минске



ЭкоПарк и струнная дорога



Среди гостей Экофестиваля



Здесь будет город-сад



Аллея Почёта



В берёзовой роще



Рядом с будущей станцией



Личная яблоня инвестора Ростислава Иванова из Санкт-Петербурга



*Закладка инвесторами сада из плодовых деревьев
с именными табличками*



Всё радует и удивляет на ЭкоФесте



Тамара Юницкая приехала из Казахстана, чтобы разделить вместе со всеми радость своего брата Анатолия



Загадать желание



Берёзовая роща



Прикоснуться к истории



Вместе рисуем струнную дорогу



Вот я перед вами – живой, не виртуальный!



На возведении Аллеи Почёта



Среди инвесторов и гостей фестиваля



Фото на память



Инвесторы всех стран, подключайтесь!



У озера



А юнибус летит над нами



Здесь был когда-то полигон



Инвесторы



Подарки от инвесторов



Детская площадка фестиваля



Загадай мечту



Книги и сувениры для гостей



Музыканты у озера



Живой интерес жителей степей



Диалоги в шатре



Рекорды на ЭкоФесте силача В. Шимко

Высокоскоростной SkyWay

Разновидность струнного транспорта, предназначенного для высокоскоростной перевозки пассажиров и грузов, может использоваться для создания и улучшения транспортной коммуникации между городами, регионами, странами и даже континентами. Как уже отмечалось, производительность подобных систем может достигать одного миллиона пассажиров в сутки при вместительности подвижного состава до 500 человек и до 100 тонн грузов. Уклон пути высокоскоростного SkyWay может достигать 10% в типовом исполнении и 30% – в специальном.

Стоимость высокоскоростной трассы, без учёта стоимости подвижного состава, пассажирских вокзалов, станций и инфраструктуры, – от 3 млн долларов за километр. Себестоимость высокоскоростных перевозок с использованием такой системы в пять раз ниже себестоимости перевозок высокоскоростной железной дорогой.

Конкурентные преимущества высокоскоростного SkyWay обеспечиваются за счёт значительного уменьшения изъятия земли под трассу и инфраструктуру; исключения земляных насыпей, выемок, тоннелей, мостов, путепроводов, многоуровневых развязок и водопропускных сооружений; исключения ограждения линейной части высокоскоростной трассы. На порядок уменьшаются ресурсоёмкость рельсо-струнной эстакады в сравнении с традиционными транспортными эстакадами со сплошным полотном, а также расход энергии и, соответственно, топлива. За счёт автоматизации снижаются расходы на обслуживающий персонал и его заработную плату. Исключается (ввиду расположения струнных рельсов высоко над поверхностью земли) необходимость в зимний период очищать путевую структуру от наледи и снега. Пересечённый рельеф местности, низкая прочность подстилающих грунтов и сложные географические и климатические условия не приводят к значительному удорожанию рельсо-струнной эстакады.

Отдельная тема – экологическая составляющая высокоскоростных перевозок с использованием SkyWay. Их внедрение даёт возможность щадящего освоения и заселения новых территорий в труднодоступных местах (острова, горы, шельф моря и др.). Высокоскоростная дорога в эстакадном исполнении не нарушает рельеф местности, биогеоценоз и биоразнообразие прилегающей территории, не уничтожает плодородную почву и произрастающую на ней растительность, не препятствует движению грунтовых и поверхностных вод, перемещению людей, домашних и диких животных, работе сельскохозяйственной, строительной и специальной техники.

Надёжность и безопасность высокоскоростных SkyWay обеспечиваются оснащением подвижного состава противосходной системой, десятикратным запасом прочности несущих струнных элементов в транс-

портной эстакаде, устойчивостью к гололёду и оледенению, снежным заносам, туманам, пыльным и песчаным бурям. Струнный транспорт надёжно работает при любых экстремальных температурах воздуха, обладает высокой устойчивостью к вандализму и террористическим актам, а также природным катаклизмам. При специальном исполнении и минимальном удорожании «небесная дорога» способна выдержать землетрясения магнитудой до 10 баллов по шкале Рихтера, наводнения, разливы рек с глубиной воды до 10 м и более, ураганный ветер со скоростью до 250 км/ч и более, цунами – с высотой волны до 20 м и более.

Кроме всего вышеперечисленного, следует отметить, что система предусматривает возможность совмещения путевой структуры и опор с воздушными и кабельными линиями электропередачи и линиями связи – проводными, оптоволоконными, радиорелейными, сотовыми. За счёт этого существующие сети передачи информации и энергии могут быть в перспективе с максимальной эффективностью объединены с сетями транспортных коммуникаций.

Эффективность, безопасность в различных сегментах рынка транспортных услуг.

Городской SkyWay

Городской SkyWay – разновидность струнного транспорта, предназначенная для перевозки пассажиров и грузов в черте города, между городом и аэропортом, а также населёнными пунктами, расположенными на отдалении до 200 километров. При вместительности единицы подвижного состава до 100 человек или 10 тонн грузов система может перевезти до 50 000 пассажиров в час или 1000 тонн грузов в сутки на одном транспортном плече. Это сопоставимо с Московским метрополитеном, очевидно более дорогим и ресурсоёмким, чем рельсо-струнная эстакада.

Уклон пути городского SkyWay может достигать 15% в типовом исполнении и 30% – в специальном. Стоимость скоростной трассы, без учёта стоимости подвижного состава, пассажирских вокзалов, станций и инфраструктуры – от 3 миллионов долларов за километр. Себестоимость скоростных перевозок с использованием такой системы – приблизительно в два раза ниже себестоимости перевозок подземным метро, в три раза – трамваем, в пять раз – монорельсовой дорогой.

К конкурентным преимуществам городского SkyWay можно отнести значительное уменьшение площади изъятия городской земли под трассу и инфраструктуру, а также все те данные, что были упомянуты при описании высокоскоростных систем.

Данный вид транспорта в перспективе позволит значительно улучшить экологическую ситуацию в городах и агломерациях, а также обеспечит возможность их устойчивого развития. Электрическая тяга и высокая эффективность подвижного состава дадут возможность существенно сократить уровень эмиссии вредных веществ в атмосферу, а поднятие дороги над землёй – увеличить площади зелёных насаждений и пешеходных зон. Также за счёт переноса части транспортной коммуникации на второй уровень неизбежно снизится нагрузка на уже существующие автомобильные дороги, и соответственно, снизится аварийность.

Грузовой SkyWay

Грузовой струнный транспорт имеет путевую структуру, аналогичную высокоскоростному и городскому вариантам. Как и там, основной его особенностью является то, что конструкция эстакады является предварительно напряжённой. Поэтому движение городского и грузового SkyWay может теоретически осуществляться по одной и той же путевой структуре, как это происходит на железнодорожном или автомобильном транспорте.

Грузовой вариант с одинаковой эффективностью может использоваться для перевозки сыпучих промышленных грузов (руда, уголь, щебень, гравий, песок, вскрышные породы и др.), жидких грузов (нефть и нефтепродукты, битумная нефть, химические продукты, сжиженные газы, высококачественная природная питьевая вода и др.), штучных грузов (лес и лесоматериалы, стальной прокат, контейнеры и др.), специальных грузов (бытовые и промышленные отходы и др.).

Скорость движения грузового SkyWay может достигать 120 км/ч. Грузоподъёмность единицы подвижного состава в виде многокилометрового поезда – до 20 тыс. тонн. Уклон пути – до 10%, а при специальном исполнении – до 30%. Объём грузовых перевозок – до 200 млн тонн в год. Стоимость грузовой трассы, без учёта стоимости подвижного состава, погрузочно-разгрузочных терминалов и инфраструктуры – от 1 млн долл./км. Себестоимость грузовых перевозок примерно в два раза ниже, чем себестоимость перевозок грузов на традиционной железной дороге.

Уменьшение площадей изъятия земли, исключение больших объёмов земляных работ, уменьшение ресурсоёмкости, расходов энергии и топлива, полная автоматизация, всепогодность эксплуатации и возможность строительства на сложных рельефах – все эти преимущества есть и у грузового варианта системы.

SkyWay в морских портах

Отдельного внимания заслуживает концепция использования струнного транспорта для строительства морских портов с возможностью удаления их от берега на расстояние 1–10 км и более как в пределах территориальных вод, так и вне их.

Морские SkyWay размещаются на шельфе в открытом море, где и осуществляется перевалка грузов с подвижного состава в сухогрузы, танкеры и контейнеровозы. Стоимость её в морских портах, без учёта стоимости подъездной трассы SkyWay, подвижного состава, погрузочно-разгрузочных терминалов и инфраструктуры, по расчётам, составит от 10 млн долл. При этом открываются колоссальные возможности для удешевления стоимости перевозок грузов в целом, так как отпадает необходимость в поиске подходящего места для строительства порта. Порт можно будет строить практически в любом месте побережья, на минимальном удалении от места добычи транспортируемого сырья, производства товаров и т. д.

Морские порты с использованием струнного транспорта устраняют необходимость в больших свободных и дорогостоящих территориях на берегу, как правило, с уязвимой экосистемой. Отпадает потребность в дноуглубительных работах с целью образования глубоководной акватории для подхода гружёных судов к причалам, в строительстве причальной стенки, необходимой для швартовки кораблей и защиты берега от размывания прибоем, и многое другое.

С внедрением струнного транспорта открывается возможность организации причального фронта с глубинами 20 м и более путём использования естественной глубины моря. Упрощается процесс захода в порт судов с большой осадкой, минимизируются расходы на лоцманскую поддержку, достигается автоматизация процессов перевалки грузов, а следовательно, уменьшение простоев судов и эксплуатационных издержек. Вместо традиционной схемы: «месторождение – подвижной состав – выгрузка на склад, на берегу – погрузка со склада на берегу в другой подвижной состав – транспортировка к причалу – перегрузка в трюм балкера» можно будет организовать логистику по новой схеме: «месторождение – подвижной состав струнного транспорта – трюм балкера».

С точки зрения экологии морские порты с использованием струнного транспорта трудно переоценить. Такой порт не нарушает экологию моря и прилегающей береговой территории, сложившееся природное движение вод, естественную миграцию морских рыб и животных. Сохраняются плодородная почва и растительность в прилегающей береговой зоне, становятся ненужными большие открытые склады и штабеля сыпучих грузов на берегу (руда, уголь и др.) и в прибрежной зоне, которые засоряют окружающую среду.

Помимо прочего морские порты с применением SkyWay оказываются ещё и абсолютно безопасными. Например, цунами и приливы в открытом море не представляют опасности, так как высота волны в них редко превышает один метр. Волны в открытом море имеют меньшую высоту и представляют для судов меньшую опасность, чем у берега. Морской порт, использующий струнный транспорт, не подвержен воздействию прибоя.

Новый вид транспорта призван изменить современные представления о движении

Технология

В настоящий момент неподалёку от Минска тестируется принципиально новая транспортная система, получившая название SkyWay («небесные дороги»). Она также известна как струнный транспорт.

Реализацией проекта занимается коллектив специалистов общей численностью более 200 человек. Принцип, лежащий в основе струнного транспорта, придумал руководитель коллектива инженер Анатолий Юницкий около 40 лет назад – напряжённое натяжением состояние конструкции путевой структуры во всех фазах её работы.

Дорога представляет собой, образно говоря, струну, натянутую между анкерными опорами, находящимися на расстоянии от 1 до 5 км друг от друга и поддерживаемую промежуточными опорами, устанавливаемыми с интервалом 40 – 500 метров и более. «Струной» является предложенный Юницким инновационный рельс – стальной короб, внутри которого натянут пучок стальных проволок, а остальное пространство для устранения коррозии, снижения шума и придания дополнительной прочности всей конструкции заполнено специальным бетоном.

Струнный рельс не имеет температурных швов, за счёт чего обеспечивает высокую ровность пути и в восемь раз увеличивает несущую способность опор, на которых он крепится. Это значит, что опоры могут быть в десятки раз дешевле, чем на любых других транспортных эстакадах, так как весовая нагрузка от лёгкой эстакады будет на порядок меньшей. Решение является оптимальным не только за счёт снижения капитальных затрат на строительство дороги по сравнению со всеми известными альтернативами (земляная насыпь, тоннель, обычная балочная эстакада), но и с точки зрения минимизации аэродинамического сопротивления, являющегося одной из основных проблем при высокоскоростном движении.

Транспортное средство, передвигающееся по струнной эстакаде, – это рельсовый автомобиль на стальных колёсах с автоматизированной системой управления. Высокоскоростной вариант такого агрегата (скорость до 500 км/ч) по результатам продувок имеет коэффициент аэродинамического сопротивления 0,05 (например, у самого дорогого и самого

скоростного автомобиля – «Бугатти» – этот коэффициент равен 0,38), что приближается к теоретическому пределу, равному 0,04. Такие исключительные показатели достигаются в основном за счёт устранения экранного эффекта, как минимум вдвое ухудшающего аэродинамику транспортного средства, движущегося с высокой скоростью.

Экранный эффект состоит в резком увеличении аэродинамического сопротивления вблизи экранирующей поверхности (земли, воды, дорожного полотна) из-за динамического нагнетания воздуха под днище транспортного средства. Транспортным системам SkyWay не грозит подобная проблема, так как в них отсутствует сплошное дорожное полотно (экран). Его заменяют собой тонкие струнные рельсы.

Проблема преодоления сопротивления качению колеса, на которое расходуется порядка 1/10 энергии при высокоскоростном движении (9/10 уходят на аэродинамику) решена в струнном транспорте за счёт использования системы «стальное колесо – стальной рельс». У такой системы коэффициент полезного действия равен 99,8%, так как усилием в два килограмма можно двигать по горизонтальному рельсовому пути тележку весом в одну тонну. Потери здесь на порядок, а при высоких скоростях и на два порядка меньше, чем у системы «пневматическая шина – асфальтобетонное полотно». И в разы меньше в сравнении с другими системами – воздушной и магнитной подушкой, в том числе из-за наличия у последних эффекта экрана.

Существует и вариант путевой структуры SkyWay с провисающими рельсами и высотными опорами. В такой конфигурации длина пролётов может достигать 3 км, а за счёт того, что путевая структура будет провисать, можно компенсировать значительную часть энергетических затрат на движение транспортного средства. На участке спуска транспортному средству не нужен двигатель – его разгоняет гравитация. На участке подъёма отпадает необходимость в тормозе, так как и эту функцию может выполнять гравитация. Происходит рекуперация энергии с КПД 100% без использования рекуператора. Привод в такой системе необходим только для компенсации энергетических потерь на преодоление сопротивления воздуха и сопротивления качению стальных колес по стальному рельсу (суммарно порядка 10 кВт для 50-местного транспортного средства).

Низкая по сравнению с другими транспортными системами стоимость строительства и эксплуатации SkyWay высокая, скорость движения и исключительная энергоэффективность – это далеко не полный перечень преимуществ данной транспортной инновации. Принципиально важно то, что подобные транспортные системы можно без особых сложностей строить и эксплуатировать в самых различных климатических условиях и на самых разных рельефах: в горах, на территориях вечной мерзлоты, в болотистых местностях и т. д.

Кроме того, за счёт переноса пространства движения транспортного средства в отдельную плоскость на высоту от 3 и более метров над землёй система позволяет полностью исключить возможность столкновения одного транспортного средства с другим, например, с автомобилем или поездом, а также ничем не угрожает пешеходам и животным. Следовательно, обеспечивается беспрецедентный уровень безопасности.

Экологическая составляющая струнного транспорта также очень существенна. Поднятые над землёй дороги не нарушают естественных ландшафтов и гидрологии, позволяют сохранить значительные территории нетронутыми или использовать их в хозяйственных нуждах, дают возможность увеличить площади зелёных насаждений и пешеходных зон в городах.

Уровень эмиссии вредных веществ в атмосферу минимален благодаря высокой энергоэффективности.

Тестируемый в настоящий момент промышленный образец двухместного транспортного средства, названного юнибайк, может развивать скорость 150 км/ч при расходе энергии всего 2,2 литра на 100 км в топливном эквиваленте, а при скорости 100 км/ч – 0,7л/100км.

Мы – на Эльбрусе!

Флаг SkyWay – на вершине Эльбруса

В августе 2016 года случилось невероятное событие – флаг ЗАО «Струнные технологии» SkyWay оказался на самой высокой точке череды гор – на Эльбрусе. Вначале струны оторвались от земли и стали небесной дорогой, а сейчас поднялись к облакам.



Группа энтузиастов во главе с региональным представителем «Небесных струн» в Челябинске Гузель Магасумовой взошли на вершину Эльбруса. Было торжественно поднято знамя SkyWay. Об этом свидетельствует фотография, сделанная энтузиастами.

Руководитель информационной службы Михаил Кириченко, взявший интервью у Гузель, прокомментировал это событие:

– Как известно, академик А. Туполев как-то обронил фразу: «Хорошо летают только красивые самолёты!»

А вы замечали, дорогие друзья, как элегантны и красивы инженерные решения «Небесных дорог» Юницкого? Это во сто крат красивее и внушительнее воздушных лайнеров. И поэтому рождается неоспоримое решение и утверждение – именно поэтому они должны прекрасно работать. Потому что только по одной этой причине они служат источником вдохновения для огромного количества людей на планете!

Вместе с «Небесными дорогами» и наша жизнь станет прекраснее и интереснее. Вместе приблизим то время! Это нам уже по силе.

Из разных столетий и стран

(отрывок из киносценария «Поцелуй Юниты»)

И собрал Великий Конструктор и Изобретатель единомышленников своих и почитателей своих разных столетий и стран в своём юнибусе. На Форум Всемирный собрал. Салон юнибуса просторный и вместительный, в нём могли разместиться и сотни человек, и несколько тысяч и сотен тысяч. Странный вагон и необычный, глазу человеческому непривычен. Но только не для тех, кто находился в нём, ничего необычного или удивительного они не увидели.

Их мысли и воображения и столетия назад опережали сегодняшнее и даже завтрашнее время. Так уж устроен их мозг – они рождены Космосом.

Планеты в небе – путешественники, и им не сидится на месте, они вращаются и крутятся постоянно, не имея силы и желания остановиться, потому что заведены для движения на миллиарды небесных лет. Они всегда в движении, в пути. А Космос...

О Космос! Он постоянно держит всё в своих руках и руководит хороводом звёзд и созвездий, движением комет, строительством невидимых трасс и дорог, путей и направлений, служит оберегом всего живого на Земле и иных миров, у него всё отлажено и налажено, отточено и выверено.

Космос – диктатор, счетовод и аналитик, компьютер и видеокамера. Он, Космический Властелин, следит за каждой секундой жизни,

держит в своих руках нашу жизнь и жизнь Галактики, иных – далёких и близких – миров согласно чёткой формуле Бытия.

Потому что он, Космос, и есть наиглавнейший Порядок. Космос – это Порядок. Строгий и неукоснительный. Неподкупный и Справедливый. Вечный и Добрый. И никто в этот процесс вмешаться, чтобы что-то изменить или нарушить, не может. Ибо нет такой силы. Потому что Порядок установил сам Бог.

И поэтому Ему подчинено всё – люди и звёзды, Планеты и Солнце, Луна и Бесконечность, Бессмертие и Забытьё, Рождение и Смерть...

В звёздном мире установлен Вечный двигатель – атомно-небесные Часы. Часы бесконечного космического времени. Они не отстают и не спешат. Они невидимы, но самые точные в Мироздании и на Земле. В далёких и близких галактиках. В этом и потустороннем мире.

Сердце и душа каждого жителя планеты Земля невидимыми нитями-струнами подсоединены к этим главным часам, питаются их энергией, мыслями, действиями и поступками.

В Космических часах нет батареек или каких-то иных устройств, которые бы питали движение маятника, невидимых стрелок или мгновений, секунд и минут. Они им без надобности, потому что Безграничный океан Космоса питается энергией того же Космоса. И та энергия безгранична, она неистощима и неиссякаема, потому что идёт на поддержание Порядка. А он главнее всего.

Это понимали те, кто собрался на Большой Форум – Праздник пуска юнибусов и юнибайков по Струнной Дороге под Марьиной Горкой. Небесная дорога – детище Порядка, то есть Неба, Галактики мира.

Гости съезжались из разных стран и разных столетий, казалось бы, что они не поймут друг друга, но, странное дело, они говорили на одном, понятном им, языке. И это был не английский и ни эсперанто, не беларуский и не русский... Это был язык гениев. Язык, подаренный Богом.

Вагон или салон – огромный, и невидимые двери раскрыты с обеих сторон. Так что гости не толкались и не мешали друг другу при входе. Даже не уступали услужливо дорогу, пропуская кого-то пройти первым. У каждого из них была своя дорога, которая не пересекалась с другими.

Но первому, не сговариваясь, а подчиняясь тому же Порядку, было предоставлено право переступить порог и войти в юнибус седовласому старику с живыми и весёлыми глазами.

Он осмотрел салон, закивал одобрительно головой, подошёл к распорядительнице праздника Елене Наумик – помощнице Дорожного Конструктора по Всемирным связям, назвался:

– Леонардо Да Винчи.



А потом подошёл к Юницкому, который стоял рядом с Еленой и встречал гостей, с поклоном поприветствовал его и пожал руку.

– Спасибо за приглашение, Анатолий. Со мной прибыл на ваш юнибус древнегреческий математик, физик и изобретатель Архимед. У него я учился находить точку опоры в жизни, и каждый раз, открыв что-то новое, восклицал «Эврика!» И Фрэнсис Бэкон со мной. Он считал, что цель науки – овладеть силами природы, но не нарушить её. Это он предсказал самолёты и подводные корабли, солнечные двигатели, лазеры и телескопы. А с ними и Джордж Стефенсон – английский конструктор и изобретатель, пионер парового железнодорожного транспорта.

– Я рад встрече с такими известными людьми.

– И прибыл на фестиваль вместе со мной известный тебе Роберт Гук – сын провинциального священника, – продолжал Леонардо, держа Конструктора под локоть, – он с детства увлекался механизмами. Когда занимался в Оксфордском университете, специализировался как астроном. Он пришёл в мир два столетия спустя после меня...

– Его труды бесценны.

– И твои мысли с ним пересекались. Особенно в свойствах материалов. Изготовив консольную балку из дерева, он измерял её прогиб под действием в различных частях разных весов. При этом он пришёл к важному выводу о том, что на выпуклой поверхности балки волокна при изгибе растягиваются, а на вогнутой – сжимаются. Прошло очень много времени, пока техникам, механикам и инженерам стало ясно значение, как теперь представляется, очевидного свойства материала.

Он доказал, что деформация пропорциональна нагрузке, и наоборот. В 1678 году вышла работа Гука «О восстановительной способности или об упругости». Она содержала описание опытов с упругими телами – первая книга по теории упругости. Независимо от вида нагрузки – растяжения или сжатия – изменение размеров тела пропорционально приложенной силе.

– Да, я ценю его открытия, – промолвил Анатолий, – и всё время придерживаюсь его научных выводов. Они помогли мне избежать многих ошибок, когда занимался свойствами материалов.

– Ещё раз тебе спасибо, что собрал нас вместе. Нам выпала такая уникальная возможность встретиться и пообщаться.

А потом подошли и «сокамерники» Юницкого на Лубянке – Казимир Семенович, Сергей Королёв, Константин Циолковский, Никола Тесла... Поздоровались с Анатолием как старые знакомые, пожали друг другу руки, и каждый пошёл занимать своё место, приготовленное устроителями Форума.

У каждого на столике в вазах яблоки и груши, виноград и персики, апельсины и абрикосы. Все они выращены на своём поле, в экологически чистом грунте, собраны в садах и на плантациях удивительной территории.

И угощались то ли шампанским, то ли эликсиром здоровья, продлевающим жизнь, и всё это было изготовлено на собственном предприятии ЭкоТехноПарка. Продукцию свою поставляют во многие страны.

Гости пробовали разнообразные вина, одобрительно кивали головой, цокали языком, оценивая качество и вкус, удивлялись, как можно изготовить такой чудодейственный напиток. Знали, что скайвэйцы рецепт свой запатентовали во Всемирной организации эликсиров и виноделия.

А Елена вносила новые и новые имена в Книгу гостей, помечала, кто и откуда прибыл. Она уже начала понимать язык каждого, как и Юницкий. Одновременно готовила материалы для будущего музея SkyWay. А чтобы зафиксировать этот важный момент в истории, по салону ходил, направив на всех объектив видеокамеры, телеоператор Никита Кузьмин, а рядом с ним ведущий телерепортажа Михаил Кириченко, фиксировал событие Евгений Петров, писал оды Алесь Плотко...

Я же как летописец Струнных дорог стоял в стороне, только наблюдал за происходящим. Видел и слышал всех, но меня никто не видел, и потому никто не обращал на меня никакого внимания. Был со всеми, но и не среди них, будто бы свой, но и не чужой. Поэтому и не включал диктофон, потому что персонально к кому-нибудь обратиться не мог. Да это уже было и не столь важно для такого события, главное, что я участвовал в этом форуме-мероприятии.

Это напоминало то, как в апреле позапрошлого года инвесторы и представители многих стран съехались в Марьину Горку Беларуси, чтобы убедиться в том, что они вложили свои деньги в *реальную* фантастику.

А учёным и изобретателям разных столетий и не надо было в чём-то убеждаться, они об этом знали давно, как знали и то, что человечество в застывшем состоянии дальше находиться не сможет, и что люди переступят порог недоверия и неуверенности, поймут, что вчерашний день, помимо их воли, остался в прошлом. А новое, что пришло к ним неожиданно, прекрасно и удивительно. И жители планеты

восторженно приняли новую эру жития и бытия, ощутив в сердце радость и удовлетворение.

Когда в юнибус вошёл молодой человек, держа в руках книгу, все узнали в нём полочанина – первопечатника и учёного, медика и мыслителя.

Подойдя к Елене, назвался:

– Франциск Скарина, родом из Полоцка. А это, Анатолий, тебе: мой труд – «Апостол» – первая церковно-религиозная книга на территории Великого княжества Литовского. Подорожная книга – в ней молитвы и псалмы. Так что и я имею некоторое отношение к дороге.

– Спасибо, спадар Франтишек! Твои земляки ждут тебя, располагайся.

Почти последним из всех вошёл в юнибус бородатый мужчина лет пятидесяти. У него за плечами этюдник и котомка с красками. Полы старого пальто распахнуты, и все увидели, что на нём сорочка-вышиванка с орнаментом на груди. Орнамент символизировал движение и жизнь.

Перед тем, как сесть в кресло, обвёл всех взглядом, излучая улыбку, назвался:

– К вашим услугам – витеблянин Язэп Дроздович, строитель дорог на Марсе и Юпитере.

Все одобрительно закивали головами, и к нему подошёл генеральный конструктор струнных дорог, пожал руку:

– Спасибо, что пришёл, Язэп, располагайся. Твоё место рядом с Казимиром Семеновичем и Франциском Скариной, твоими земляками.

А последним, вальяжно, держа трость в руке, переступил порог салона французский писатель-фантаст. Поздоровавшись со всеми, подошёл к Анастасии, назвался:

– К вашим услугам, Анатолий и Алёна, Жюль Верн. Весьма признателен за приглашение.

Распорядители Форума позаботились и о том, чтобы не обидеть представительниц слабого пола – женщин, их пытливый и аналитический ум во все времена не отставал от сильного пола. Поэтому к мужской половине присоединились Мария Кюри и Софья Ковалевская, изобретательница Гипатия из Александрии, жившая в 370 г. н. э. Это она изобрела астрономический инструмент для определения положения Солнца и планет. Джесси Картрайт изобрела первую микроволновую печь.

Если Леонардо Да Винчи изобрёл подводную лодку, то спустя несколько столетий американка Сара Мэтэр запатентовала своё изобретение – перископ для той же субмарины.

Кстати, розовое шампанское – тоже её рук дело...

Высокооктановый бензин для советского народного хозяйства изобрела Анна Межлумова. А благодаря микробиологу Зинаиде Ермольевой пришли к нам антибиотики.

Александра Глаголева-Аркадьева стала первой всемирно известной русской женщиной-физиком. Ей принадлежит открытие, доказавшее единство световых и электромагнитных волн и построение единой шкалы этих самых волн (1926 г.). Она составила полную классификацию и оформление терминологии электромагнитных волн, разбив шкалу на части: низкочастотные волны, радиоволны, ультрарадиоволны, ИК-лучи, световые лучи, УФ-лучи, рентгеновские лучи, гамма-лучи...

Гости подходили и подходили, «регистрировались» у Алёны и направлялись к своим коллегам и местам. Некоторых Анатолий Юницкий и не знал, но догадывался, в ответ на их приветствие и рукопожатие улыбался и отвечал:

– Приветствую вас на нашем небесном корабле!

А на корабле «Юнибус» не было главных или особенных, все были равны и одинаково значимы для истории, каждый из них по мере возможности внёс свою лепту в прогресс человечества. И потому они между собой говорили на равных...

Рядом с Никола Тесла было свободное место, и оно предназначалось для Главного Конструктора Небесных струн. Бывшие «сокамерники» обрадовались, когда к ним подсел Юницкий. Завязался живой и интересный разговор между ними, они все хотели закончить беседу, которую начали на Лубянке.

Казалось бы, что голоса гостей должны были напоминать растревоженный улей, но, странное дело, гости, поделённые на «группы по интересам», не слышали других, которые вели оживлённые беседы между собой. Будто пространство невидимо разделило их, создав комфортные условия для беседы. Это не в вагонах железной дороги, когда кто-то говорит в одном конце вагона, а его слышно в другом. Это тоже секретная разработка конструкторов «СТЮ». Они научились подчинять пространство себе, превратили его в живой материал.

Тесла, улыбаясь, посмотрел на Анатолия Юницкого, промолвил:

– А хочешь, я тебе скажу неприятную вещь, хотя я и твой гость?

Циолковский и Семенович с удивлением посмотрели на Властелина Энергии. Королёв впился взглядом в американца. Дроздович пристально посмотрел на него.

– Твоя дорога, Анатолий, – это вчерашний день.

Немного помолчав, Юницкий с недоумением посмотрел на Никола:

– Я ещё не успел пустить Небесную дорогу, а ты говоришь – «вчерашний день». Как тебя понимать?

И тут Никола Тесла рассмеялся, показав два ряда белых, словно снег, зубов.

– Друзья мои! Это я не сегодня сказал. Эти слова я произнёс через тысячу лет. Столько лет, Анатолий, твоя дорога будет служить верой и правдой человечеству. К тому времени придумают новый вид передвижения человека по планете, и твои дороги, хотя и не устареют, но будут казаться допотопными... Ими будут пользоваться и после этого столетия и столетия.

– Допотопными? – вмешался Казимир Семенович, пожав плечами. – В своём ли ты уме, Никола? 500–900 км в час – и допотопные? – И добавил на витебский манер: – Мудришь ты, малец, однако.

Константин Циолковский, приложив к уху ладонь, вслушивался то ли в спор, то ли хотел услышать о новом открытии человечества.

– А о передвижении со скоростью света или звука вы что-нибудь слышали?

Бывшие «сокамерники» переглянулись, пожали плечами.

– Да, коллеги, – глаза у Тесла загорелись, и, казалось, они излучали искры, но он добродушно улыбался, – это случится спустя тысячу лет. Мы же знаем с вами, что прогресс не стоит на месте. Если спустя сотни лет после открытия железных дорог Юницкий опоясал земной шар «струнами», то что будет через тысячу лет, вы можете представить? Я это увидел в своих опытах, но никому об этом не рассказывал.

– О чём не рассказывал, Никола? – уточнил Анатолий Юницкий.

– О том, что, например, открыв дверь в коридор из своей квартиры в Гомеле или в Минске, вы можете очутиться в квартире своего друга в Вашингтоне или в Лондоне. И наоборот. Правда, предварительно предупредив об этом друг друга, получив согласие на дружеский ужин. Может, ваш друг или подруга заняты и они не хотят видеть кого-нибудь у себя. Как у вас говорят – неприглашённый гость хуже...

– Инопланетянина...

– Пусть будет так, – согласился, улыбаясь, Никола.

– Ты говоришь о телепортации?

– Что-то вроде этого, но для того, чтобы создать такой тип передвижения, нужно иметь уровень определённой энергии. Сегодня её в наличии нет, а у космоса брать ещё не научились... Но это что касается передвижения людей, с грузами я экспериментов не проводил. Боялся. Это уже была сфера не человеческой деятельности. Как и путешествие во времени. И с тысячелетиями будущего не играл в экспериментах, мне не было разрешено переноситься туда.

Друзья задумались. Им и в голову не приходило такое. А Тесла, как выясняется, и над этим проводил свои опыты и эксперименты.

И Никола, увидев погрустневшие лица своих друзей, воскликнул:

– Извини, Анатолий, что я внёс в наш разговор недоумение или сумятицу. Не обижайся на меня. Я просто хотел повеселить вас. А сейчас, чтобы связать и закрепить наш союз, предлагаю соединить бокалы с вином-эликсиром и воскликнуть вместе: «Да здравствует SkyWay!»

Еле слышно, соприкоснувшись краешками, зазвенели бокалы – словно колокола далёкого храма.

– Никола, я не обижаюсь на тебя. Наоборот, спасибо, что ты заставил нас задуматься над коллизиями бытия, сказать, что ничто в этом мире не стоит на месте.

Анатолий решил пройтись по салону, посмотреть, сколько гостей пришло по его зову.

Дойдя до последних сидений длинного юнибуса, на последних, в самом углу, у окна увидел… отца. Он сидел рядом с Юлией Степановной, своей женой, а на коленях у него сидела Тамара. Эдуард о чём-то рассказывал, и мать вместе с дочерью смеялись. Анатолий удивился, что Тамаре на вид можно было дать пять-шесть лет. Да и родителям было чуть больше двадцати. Радостные, счастливые.

Подошёл к ним, поинтересовался:

– Как вам в нашем юнибусе? Я рад, что ты, отец, вместе с матерью пришёл ко мне в гости. И Тамара вместе с вами.

– Это тебе, сын, спасибо, что ты пригласил нас на такой праздник, и мы вместе со всеми отправимся в путешествие по космосу, – радостно ответила мать, прислонясь к отцу, прижав к себе дочь. – Мы давно не виделись с Эдиком, а так ты и свёл нас вместе. Мы словно в юности на свидании с твоим отцом.

– Без вас я не мог отправиться в этот путь.

Анатолий наклонился над ними, обнял всех, прижал к себе.

В салоне наступила общая тишина. Кто-то убрал все звуки, что были слышны в дружеских салонах. Полилась тихая космическая мелодия, плавно разлилась по всему юнибусу.

– Дорогие друзья! – послышался приглушённый голос Елены Наумик. – Мы отправляемся с вами в кругосветное путешествие на самом современном транспорте SkyWay. Мы побываем во всех странах, откуда прибыли вы, наши гости, изобретатели и учёные, которые проведут экскурсию по своей стране. В соседних вагонах находятся инвесторы из разных стран, благодаря которым мы помчимся сегодня по струнам.

Наш путь проляжет над океанами и пустынями, горами и болотами, реками и озёрами.

Впереди у нас – Варшава и Лондон, Париж и Рим, Москва и Камчатка, Вашингтон и Нью-Йорк. Приятного вам всем путешествия на Небесной дороге!

Я передаю штурвал Небесного корабля его создателю – Анатолию Юницкому!

В салоне юнибуса раздались аплодисменты.

Все встали и аплодировали Генеральному Конструктору SkyWay.

И в это же время состав юнибусов, словно свободная и сказочная птица, оторвавшись от струн, беззвучно полетел по небу, начав удивительное и уникальное путешествие по небу Галактики...

А потом состав превратился в Общепланетарное Транспортное Средство – ОТС, опоясав беспрерывным вагоном-юнибусом Землю, готовым отправиться в космическое путешествие в безвоздушное пространство – поближе к звёздам и иным планетам.

Главное изобретение инженера Анатолия Юницкого превращалось в жизнь. Он подарил Планете обручальное Кольцо.

Лучшей Дорогой на свете

На огромных просторах Вселенной,
среди бурь и колючих завей,
пробиваясь к мечте сокровенной,
стала явью дорога СкайВэй.
И теперь по Зелёной цветущей Планете,
в небесах, над землёй – всюду струны-пути,
мчатся юнибусы лучшей дорогой на свете,
что за жизни людей в этом мире в ответе,
лучше Небесной дороги нигде не найти.
Возведём мы не только дороги,
и сады, в белом цветении города.
Сделаем всё, чтоб в конечном итоге
землю в рай превратить навсегда.
И тогда по Зелёной цветущей Планете,
в небесах над землёй лягут струны-пути,
помчатся юнибусы лучшей дорогой на свете,
ведь за жизни людей мы все будем в ответе,
лучше Небесной дороги нигде не найти.
Нам по силе любые задачи,
к звёздам Бог нам подняться велел,
чтобы жизнь на земле стала чище, богаче,
в космос – работать, а жить – на земле...
Пусть тогда по цветущей и чистой Планете,
в небесах, над землёй летят струны-пути,
мчатся юнибусы лучшей дорогой на свете,
ведь за жизни людей мы все будем в ответе,
лучше Небесной дороги нигде не найти.

А. Крушня, инвестор

Часть третья

Бурятия – Беларусь

Глава первая

Пётр Шаблин,
доктор медицинских наук, г. Улан-Удэ



Генеральный директор ООО «Научно-производственное объединение ЭМ-ЦЕНТР», автор российской ЭМ-технологии, которая развивалась на основе восточных философских парадигм.

«ЭМ» в переводе с бурятского означает «средство, способ оздоровления», отсюда название технологии оздоровления окружающей среды – «ЭМ-технология», на английском языке: «EET – environment enhancement technology».

Бурятский учёный и доктор медицинских наук Пётр Аюшеевич Шаблин является автором и разработчиком российской ЭМ-технологии. Он родился в 1959 году в городе Кяхта Республики Бурятия. В 1976 году окончил Ново-Ленинскую среднюю школу Осинского района Иркутской области. В 1983 году окончил Иркутский Государственный медицинский университет по специальности «лечебное дело», квалификация – врач.

В 2001 году П. Шаблину присуждена учёная степень доктора медицинских наук (высший экспертно-квалификационный комитет Международного межакадемического союза).

Учёный разработал, сертифицировал и внедрил в производство симбиотические препараты для сельского хозяйства, экологических мероприятий – микробиологические препараты «Байкал ЭМ-1», «Тамир» и пищевой функциональный продукт для восстановления организма человека «ЭМ Курунга доктора Шаблина».

В 1997 году в Улан-Удэ он основал предприятие по продвижению ЭМ-технологии, которое по праву занимает своё место на международном рынке вот уже 20 лет. Основные направления предприятия ООО Научно-Производственное Объединение ЭМ-Центр – внедрение ЭМ-технологии в сельское хозяйство, медицину, экологию, создание сети биотехнических производств.

Профиль деятельности организации – научные исследования и разработки в области естественных и технических наук. В составе производства биотехническая фабрика нового поколения, центр диагностики, магазин здоровья, более 50 торговых представительств в России и за рубежом, 200 привлечённых информационных центров компании «АРГО».

ЭМ-технология доктора Шаблина известна во многих странах. Биофабрика в Улан-Удэ ориентирована на производство и поставку концентратов для сети создающихся производств в СНГ, Монголии и Китае. В Словакии ЭМ-технология прошла официальную регистрацию, которая открыла для неё дорогу в Европейские страны. ЭМ-технология стала основой проекта агро-медико-биолого-промышленного комплекса в программе «Миссия России». Этот комплекс – главная из последних разработок Петра Шаблина.

А договоры на реализацию программы «Миссия России» уже подписаны на правительственном уровне с Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Узбекистаном, в России – с Татарстаном, Новосибирской, Иркутской областями и ещё двумя десятками регионов. Многолетние опыты применения показали, что ЭМ-технология доктора Петра Шаблина – это наиболее эффективный и перспективный путь оздоровления окружающей среды и человека.

Сейчас компания НПО «ЭМ-Центр» выходит на высокий уровень: расширение ассортимента продукции, улучшение её качественного состава и значительная информатизация работы с клиентами.

Российская ЭМ-технология имеет свой брэнд и на сегодня является в СНГ лидером среди экологически направленных технологий в области восстановления продуктивности почв, растений, животных с помощью микробных симбиозов. Микробиологический препарат «Байкал ЭМ-1» имеет за своими плечами множество Российских и международных премий, в том числе высших наград, недавняя из которых – единственная высшая награда среди лучших мировых биотехнических разработок «Большая Золотая Медаль Евросоюза», которую Пётр Шаблин получил в 2015 году на международной Агровыставке в Болгарии.

.... * * * ....

Пётр Шаблин узнал, что в Беларуси, под Минском – в Марьиной Горке – строится струнная дорога Анатолия Юницкого, заинтересовался этим проектом. Его привлёк тот факт, что по всей трассе дороги возводится ТехноЭкоПарк, в котором по новой экотехнологии будет возделываться почва, а на ней будет производиться посадка плодовых деревьев, засеваться поля овощными и бахчевыми культурами…

Связался с генеральным конструктором и директором ЗАО «Струнные транспортные технологии» Анатолием Юницким, предложил свои услуги. Встретились, познакомились, обменялись своими суждениями и взглядами на будущее. Их мысли и планы совпадали.



Пётр Шаблин активно включился в разработку ЭкоТехноПарка, разработал свой проект, изложил это в форме рекомендации-брошюры под названием «SkyWay и Ноосферное сельское хозяйство».

Уже несколько лет они вместе, вместе трудятся над созданием симбиоза уникального проекта – совмещение биотехнологии и SkyWay.

Компания планирует создать сеть биотехнологических производств, поэтому в 2016 году уделялось большое внимание строительству масштабного производства в Улан-Удэ и переговорам по созданию уникальных биореакторов и структурообразователей почвы с крупными партнёрами. Среди которых динамично развивающийся холдинг Анатолия Юницкого «SkyWay», который занимается внедрением новой транспортной системы.

Поэтому разработки Петра Шаблина стали основой проектов «Ноосферное сельское хозяйство» и «Ноосферная медицина» в «Программе Ноосферного опережающего развития России».

В 2017 году продолжилось совершенствование производства, а также запуск и активное развитие проекта долгожительства «В 120 лет как в 20», который в дальнейшем может стать главной национальной идеей.

Если говорить о будущем ЭМ-технологии учёного Петра Шаблина, то нужно учитывать главный аспект – в ближайшем будущем данная технология даст возможность производить экологически чистые пищевые продукты по всей стране и даже в мире!

Исследования показали и доказали, что ни одна какая-либо разработка не может сравниться с ЭМ-технологией бурятского учёного по многим критериям, особенно по лечебно-оздоровительным свойствам.

Землю будете есть, чтобы выжить!..

Истоки

Чтобы разобраться в сегодняшнем времени, разложить всё по полочкам, определить, что главное, а что второстепенное, мне необходимо перенестись в прошлое, в то время, в котором всё и началось…

Ещё в начале этого столетия – с 2000-годов – я начал принимать активное участие в разработке программы наносоревнования, опережающего развитие России, начинал в группе РАЕН А. Г. Маленкова. Это сын того, сталинского Маленкова – Георгия Максимилиановича. Андрей Георгиевич возглавлял одну из групп, которая занималась разработкой биопрограммы. Почти четыре года принимал участие в этих разработках, находясь в составе группы. А он пригласил меня к себе в связи с тем, что его заинтересовала моя ЭМ-технология.

Что это за программа? Это технология оздоровления окружающей среды с помощью регеноративных микробов. ЭМ расшифровывается как эффективные микроорганизмы. Оно просто совпало с английским названием аналогичной технологии, которое появилось немного раньше, чем моя технология. Я дал название, использовав короткое бурятское слово «Эм» – это метод, средство и способ оздоровления организма человека и окружающей среды – с помощью микробного симбиоза, изготовленный из молочного напитка.

О моём отце… Аюша Петрович Шаблин. Он был сыном репрессированного бывшего революционера, красного командира, начальника разведки. В гражданскую войну мой дед налаживал срочную

оперативную связь с крупными отрядами и стратегическими соединениями – Сергея Лазо на Дальнем Востоке, Нестора Каландашвили со своим огромным партизанским отрядом. И был ещё Павел Балдахинов, и это был чисто бурятский отряд. Павел и мой дед Иннокентий родом из одного села.

По материнской линии все репрессированные, родителей расстреляли – мама их так и не увидела. Мать моей мамы умерла в сороковом году в какой-то тюрьме. А на отца долгое время ничего не находили. Мама много лет подавала в разные органы заявление, чтобы сказали, что случилось с отцом. Я прихожу домой, вижу, что мать чем-то расстроена и вся в слезах. Попросила, чтобы я купил в магазине бутылку водки. Мать никогда в жизни не пила. Она показала мне письмо, которое днём принесла почтальон. А там скупая запись «ваш отец был расстрелян 3-го марта 1956 года на станции Иркутск-2. Похоронен в…» И всё. В душе обида – 3-го марта, а через несколько дней после смерти тирана объявили амнистию… В 1937 году арестовали, до 56-го года неизвестно за что сидел, и перед самым порогом амнистии его не стало… Ответ пришёл в эпоху Ельцина.

Мой дед – личность легендарная, героическая, могу утверждать, посланный с небес. Мы с ним никогда не говорили о его прошлом, о его жизни.

С древних времён появилось тенгирианское учение. Простые кочевники создавали своего шамана, в каждом роду был шаман, который умел связывать космос с душами людей, он свято поддерживал традиции предков, помогал в трудные минуты выжить людям. А само учение было о том, как выживать в степи, как обустраивать общество, внедряли в жизнь его законы, проповедовали принцип взаимовыручки, учили, какие должны быть законы. Без такого закона цивилизация обречена на гибель и исчезновение.

Считается, что один раз в десять тысяч лет с небес спускается определённое знание, оно даётся людям, но людям определённым, избранным, знание о том, как обустроить и укрепить общество. И всякий раз, когда это происходит, жизнь на земле улучшалась. Это достояние касалось элиты кочевников, и каждый раз, когда к власти приходил тенгирианец, человеческая цивилизация мощно расцветала. Она изгоняла своих противников – в основном китайцев, которые всегда облагали их, кочевников, жестокими поборами.

И первым таким правителем в степи был император Модэм, гундский император, это ещё за несколько веков до нашей эры. А потом после него стали знаменитые тенгирианцы – правители

Энихай, Абумын… Абамай-хан – прадед Чингисхана, и потом уже сам Чингисхан.

Самым великим тенгирианцем во все времена был, конечно же, Чингисхан.

Поэтому, повторюсь, когда правителем в степи становился тенгирианец по духу, кочевая цивилизация очень быстро процветала: поднималась, расширялась, укреплялась. Духовно и физически. Чтобы выстоять и устоять, каждый должен был иметь крепкое здоровье.

Самое большое величие Чингисхана заключается даже не в том, что он был гениальнейшим полководцем всех времён и народов, – он был величайшим тенгирианцем. Историки об этом всегда либо умалчивают, либо не понимают, что это такое. Он стал великим только потому, что знал, как обустроить и построить общество. Здоровое и сильное общество. Ещё – как избавиться от вражды и распрей, установить справедливые законы, чтобы человек стал Человеком, Личностью. Каждый. Невзирая на общественный статус. Он всё это знал и говорил: «Мне это знание и право дало небо. Это мне послано свыше, когда выступать в походы, когда можно воевать и с кем, а когда нет…»

…Чингисхан принял первую Монгольскую степную конституцию. В завещании он говорил потомкам: «Никогда не меняйте яса (свод законов) Чингисхана. Ибо тогда устои государства потрясутся и государство рухнет. Потом будете искать второго Чингисхана, но его больше никогда не найдёте».

Сыновьям он не завещал что-то конкретное, указывал, на что обратить внимание, что брать за основу. Нет, только соблюдать свод законов и никогда его не менять.

Что там было в том законе, в котором больше 900 статей? До наших дней дошло только 76 статей. Это уже потом, когда тенгирианство отошло на второй план, новые правители, нарушив закон Главного Хана, хотели переписать свод законов «под себя», не желая править справедливо. Наверное, это была утопия самого Чингисхана – построить справедливое государство. Из тех статей, которые сохранились, первая статья гласила… О чём? Никогда не догадаетесь. Цитирую: «Самый большой грех на земле – это предательство». С этого начинается зависть и зло, распри и войны, миллионы невинно убиенных… Это XIII век, жестокий век… Вторая статья не нашлась. Третья гласила – Бог един. И указывалось, сколько пальцев у человека на руках, столько путей прихода к Богу. Каждая религия – это избранный путь к Небу. И нельзя осуждать никакую иную религию, за оскорбление её – смертная казнь. Он этим самым узаконил свободу совести.

Когда началась в стране перестройка, в 1986 году, я забрался в архивы нашего бурятского Совмина. Отыскал перепись населения 1923 года. Первая перепись, когда создавалась Бурятско-Монгольская ССР. Читаю текст. Комиссия, которая проводила эту перепись по всей Бурятии, сделала вывод: буряты живут очень зажиточно. В среднем бурятская семья имеет 103 коровы, 56–103 овцы, 25 лошадей… Вдуматься только! Закон Чингисхана и в 1923 году имел силу! Невероятно!

Я спросил у своего деда:

– Дед Иннокентий! Как такое может быть? Я в архивах нашёл перепись бурятов. Оказывается, они были очень богатые. Тогда ответь мне, дедуля, а на какой хрен вам нужна была эта Советская власть и революция? И ты, как революционер, делал ту революцию.

Он спокойно ответил мне:

– А мы поверили им. Мы разошлись только по одному вопросу – большевики пообещали нам национальную автономию. Мы не понимали лозунг «земля – крестьянам, фабрики – заводам». У нас этого ничего не было, у нас скот и бескрайние пастбища. Мы не пахали и не сеяли, мы просто кочевали. Заводов у нас не было, фабрик тоже. Нас и царь вначале обманул, когда мы вошли в состав России. А нам обещали национальную автономию. Потом всю верхушку истребили. И не только истребили, а запретили монголам жить по тенгирианским законам. Это самое ужасное. И эта многовековая боль, которая шла из прошлых веков. И которая сидит во мне.

Мудрость сильнее меча

И вот Тэмуджина Борджигина провозгласили Чингисханом. Он достиг титула Высший власти. Что ещё желать мудрому сыну хана? Что ему ещё не доставало?

Однажды приходит к нему пленённый китайский философ Юни-Чицай и говорит напрямую ему:

– Великий Чингисхан! Ты достиг вершин своей власти. Скажу тебе так: на коне можно завоевать мир, но править с коня невозможно. Ты уже не молодой, четыре десятка лет за спиной, и что? Одно дело завоёвывать, но другое дело – править.

Строгий взгляд пронизал пришедшего, но он не отвёл глаза от правителя.

– Поясни, старик, какая мудрость в твоих словах. Может, я и прислушаюсь к ним. Присядь, уважаемый, я с радостью выслушаю тебя.

Философ сел на предложенное место, продолжил:
– Тебе недостаёт главного, без чего тебе не обойтись. Чтобы сплотить всех, объединить разные племена и народности в единое государство, нужны законы. Справедливые законы. Но, сидя на коне, не пишут законы. Сидя в седле и с мечом в руках, можно завоевать другие земли и народы, но не человеческие души. Нужен закон жизни.
Молчал правитель, слегка хмурился, но не перебивал философа.
– Кроме создания законов, нужно учить людей, как вершить те законы, на кого они должны быть направлены. В том законе должно быть провозглашено равенство всех людей государства. Нужно создавать школы и в них с детства учить грамоте малышей разных сословий. Ты же сам не учился в школе, ты неграмотный.
– Но если ты, старик, такой грамотный, то садись и пиши те законы.
– Я же тебе враг.
– А кто тебе сказал, что ты мой враг? Я тебя не считаю врагом, а ты меня считаешь. Ты же философ, ты – мудрец. А если ты мудрец, то ты всё равно меня поймёшь. Ты будешь служить мне, и не только мне. Более того, я выделю тебе войско, и ты будешь вместе с ним искать и приглашать ко мне мудрецов из разных стран. Я хочу создать самое справедливое государство на земле.
Молчал уже философ. Смотрел удивлённо на Чингисхана, радовался, что не ошибся в нём.
– А сейчас, дорогой философ, располагайся в моём шатре, чувствуй себя как дорогой гость. И будем мы с тобой вести беседу о жизни. Просвети меня, научи, чувствую, не зря ты ко мне пришёл, тебя небо послало.
Три дня и три ночи они не ложились спать. И это время пролетело как один день, как одно мгновение. Философ говорил, говорил, а Чингисхан с огромным вниманием слушал мудрого китайца, который стал одним из лучших его друзей, и удивлялся тому, что как много не знает в жизни. Поделился своими мыслями, планами на будущее, открыл свою душу мудрецу.
К вечеру третьего дня философ произнёс:
– Ты – Великий Хан, но будешь ещё более величественным и могущественным ханом, если ты возведёшь человека до вершин его счастья. Я найду в самых дальних уголках планеты и приведу к тебе самых мудрых и умных людей. Я верю в тебя и их научу верить тебе.
И спустя некоторое время к Чингисхану начали прибывать люди. Это были представители разных профессий – столяры и каменщики, строители и земледельцы, учителя и врачи, учёные и строители.

Всем нашлось место. И все были рады, что им нашлось место в этом удивительном государстве, и каждый из них в почёте и получает всё необходимое, чтобы не жить бедно.
Создавалась система образования, строились здания и школы, административные заведения, больницы и швейные заведения. Получила огромное развитие народная медицина.
Многочисленные потомки Чингисхана, его братья, дети и внуки старались сохранить и приумножить его достижения и были крупными государственными деятелями Монголии.
Так, его внук Батый стал старшим среди чингизидов второго поколения после кончины своего дедушки. В жизни Чингисхана было три женщины: Борте, а также его вторая жена Хулан-хатун и третья жена татарка Есугэн. В общей сложности они родили ему шестнадцать детей.

Противоречия и восхищение

Никогда мы с дедом Иннокентием не ворошили его прошлого – он не вспоминал, а я не спрашивал. Это уже когда я учился в мединституте, копался в летописях, изучал исторические документы, начал задумываться о прошлом своего народа, о людях, которые вершили историю…
Однажды я попросил его, чтобы он рассказал о себе.
То, о чём он поведал мне, произвело на меня неизгладимое впечатление, даже шок, недоумение и восхищение, принятие и непринятие его методов поступков и действий.
И спросил я у своего знаменитого деда Иннокентия:
– Тогда ради чего ты бросился в революцию, которая отняла у нашего народа всё – и честь, и культуру, и богатство, а превратила его в нищего? Зачем ты сражался за Советскую власть?
Дед спокойно отнёсся к моему вопросу. Он ожидал его. И вопрос не мог быть иным – он это знал. И знал, как ответить на него. И никто не мог более вразумительно истолковать события прошлого и его личной жизни, чем он сам…
История жизни моего деда не укладывается в какие-то привычные рамки, каноны, психологию. Дед являлся тенгрианцем – и этим всё сказано. Как было – так и было, и ничего в его жизни изменить было нельзя. Всё было предначертано, предопределено, предсказано.
И вот тогда он поведал мне не только о своей жизни, но и историю нашего народа. Поведал как взрослому, который понимал, что к чему,

потому что дед и мне передал дар тенгирианца, чем я всегда гордился и горжусь.

– Для того, чтобы жить по законам Чингисхана и тенгирианства, нам нужна была автономия, независимость от других стран. Я знал, что наши законы были лучшие в мире, раз они существовали столько столетий. А советских законов я не понимал. Законы о земле, о фабриках и заводах…

– И что Бога нет, обойдёмся без Него…

– Да, это меня удивило. Это как у нас отнестись к Тенгиру…

…В 1986 году, незадолго до своей смерти, он сказал мне:

– Напиши заявление о выходе из партии и больше не вступай ни в какую партию. Это тебе даёт наказ профессиональный революционер – командир отряда по ликвидации банд в Курской губернии после гражданской войны – до двадцать седьмого года гонял банды, а потом, в тридцать седьмом подвергся репрессиям, и тройка приговорила меня к расстрелу.

Меня вывели во двор тюрьмы, чтобы расстрелять. А я стою, смотрю в небо, где живёт Тенгир, про себя думаю: «Колчаковцы в восемнадцатом водили на расстрел – сбежал. Прямо из-под расстрела сбежал. Японцы во Владивостоке вместе с Сергеем Лазо арестовали. Сергея сожгли в паровозной топке… А у меня в голове все агентурные данные – был же начальником разведки. Японцы выволокли меня из подвала тюрьмы, пытали до последнего, вытянув из меня все жилы. Ничего не сказал им. И тогда они поставили меня к стенке. Даже на мушку взяли, ожидали команды нажать на курок.

Но в это время во двор залетел шальной снаряд и взорвался. Все японцы лежат, а я живой. Правда, немного контуженный. Я и рванул через забор, и – поминай, как звали.

А здесь свои, молчаливые и злые, неприступные. Зачитывают приказ. Я обращаюсь к ним: «Мужики, я же всё-таки боевой командир. Награды имею от Советской власти. Разрешите мне напоследок хотя бы в туалет сходить. Не хочу я, мёртвый, в дерьме лежать, неприятно будет меня хоронить в таком виде. Я же никуда не убегу, возможности такой нету. Три минуты, и я вернусь, тогда уж и порешите меня…»

Командир махнул рукой, ладно, удовлетворим последнюю просьбу. Показали – вон там в углу находится деревянный туалет, давай. Привели меня туда, закрыли дверь, дожидаются, когда закончу свои дела.

И тут ко мне приходит голос деда Довгяса. Он говорит мне: «Ты подтянись за перекладину, спрячься под крышей». Я последовал

совету, расположился наверху. А те уже кричат: «Ты долго там? Давай выходи!» Дверь открывают – а меня нету. В темноте ничего не видно, охранник наклонился, думал, что я залез в очко и спрятался. Я мигом упал на него, выхватил карабин и ринулся на его помощника. Всё совершил за доли секунды – они лежат на земле. Выскочив во двор, сделал несколько выстрелов в тех, кто расстреливал меня. Все легли на землю, не понимая, что случилось. А я тем временем махнул через колючий забор, изодрав всё тело, и исчез в темноте… Опомнились, начали палить вслед, но куда там – в кромешной тьме ничего не видно и я был уже далеко.

До сорок первого года скрывался в тайге.

Узнал, что началась война, от охотника, которого случайно встретил недалеко от своего места обитания.

– И давно война идёт? – переспрашиваю у него.

– Да уже полгода, через Брест на Москву прёт Гитлер…

Прихожу пешком в Улан-Удэ. Ночью разбудил жену. Она ничего не понимает, откуда я взялся. Спрашиваю у неё:

– Ты мой партбилет сохранила?

Утром прихожу в обком партии, кладу на стол секретарю билет и спрашиваю:

– Товарищ секретарь! Какой я вам японский шпион? Отправьте меня на фронт. Можете меня, конечно, расстрелять, но лучше, если вы меня отправите воевать с врагом. Лучше погибнуть там, чем быть расстрелянным здесь.

И тут в кабинет зашла Мария Сафьянова. Как я узнал, она стала третьим секретарём обкома партии. Она меня сразу узнала. И я им рассказал, что со мной случилось. Когда-то вместе с Марией мы создавали первую бурятскую ячейку. И Мария Сергеевна, посмотрев на первого секретаря, сказала:

– Я ручаюсь за него. Надо выполнить его просьбу.

И я добился своего – попал на фронт. Но, изучив мои документы, направили в штрафбат. Они в начале 1942 года только начали формироваться. И вот первый бой. Нас бросили в самое пекло. Половина вернулись живыми, если не меньше. Второй раз бросили – десять процентов уцелело. И я вместе с ними. И третий, и пятый раз – всё повторилось. Бойцы начали замечать одну деталь – тот, кто был рядом со мной во время боя, всегда оставались в живых, а кто дальше – остались лежать в поле. Обо мне пошла молва, что я заговорённый. Решили в бою прятаться за меня.

Однажды мне командир заявил, что если я опять всех поведу за собой, не получится атаки. Задачу командования не выполним. Я или

тебя расстреляю, или тех, кто будет прятаться за тебя. И я понял, что он не шутит, что не бросается словами, всё может сделать – выстрелит в спину и всё на немцев спишет.

Посоветовавшись с бойцами, решили перед боем связать командира.

Это я потом понял, что нельзя было этого делать. Не застрелил бы он меня, как и остальных. Но я вмешался в связь между мной и небом, нарушил какой-то принцип существования на земле. И поплатился… Передо мной разорвался снаряд и меня контузило. Потерял сознание и уткнулся лицом в песок. Очнулся в лазарете. Долго лечили меня, но безуспешно. Стал паркинсоником – у меня сильно тряслись руки. Полковой врач выписал мне «чёрный билет» – какой из меня вояка?

– Ну и что дальше, дед? – не выдерживаю я, потому что после последних слов он молчал и минуту, и пять… – Чем всё закончилось?

Опять молчит дед Иннокентий, смотрит невидящим взглядом в прошлое, опять переживает минуты жизни, что свалились на него. После долгого молчания вздыхает, смотрит в окно.

– Чем закончилось, спрашиваешь? Чем закончилось то, что никогда не кончается? Пусть болезнь Паркинсона, пусть, но мозги-то мне, слава богу, не отшибло, всё прекрасно соображаю. Приезжаю домой, отдыхаю день-два, а потом прямиком в обком партии. За это время люди поменялись, не знаю, где моя Марийка, которая спасла меня от позора, поручившись за меня. Прихожу с утра в кабинет первого, кладу документы на стол, рядом партбилет, говорю:

– Свою вину я кровью искупил, хотя на мне и нет никакой вины. А сейчас готов выполнить любое задание партии.

Секретарь внимательно изучил медицинские справки и выписки, перелистал страницы книжечки с силуэтом Ильича, промолвил:

– Да, сейчас ты чист перед партией и родиной. И поэтому мы тебе доверим ответственное задание – поедешь в бурятский колхоз «Красный Уренгой». Сначала усмиришь голодный бунт озверелых женщин, а потом наладишь работу колхоза.

– Я же не каратель, товарищ секретарь, – слабо возразил на его слова. – Это работа органов, а не моя.

– Тогда – расстрел. Выбирай. По закону военного времени – это саботаж, невыполнение приказа родины и партии.

«Из одного ада в другой ад попал» – подумал я и понял, что протестовать бессмысленно. И – согласился.

Вместо хлеба землю есть

Бурятский колхоз находился в 60 километрах от Улан-Удэ.

Приехал туда новый председатель в середине дня. Увидел идущих по улице двух женщин. Они с трудом передвигали ноги. Даже и внимания не обратили на человека, который стоял у дороги, дожидался, когда подойдут к нему. Одеты в какие-то лохмотья, на ногах что-то наподобие обуви – старые дырявые унты. Головы обмотаны серыми платками. Хотели пройти мимо незнакомца, но он строгим окриком остановил их:

– Куда направляетесь, милые женщины?

Они остановились, невидящим взглядом посмотрели на него, молчали.

– Я – ваш новый председатель. У меня к вам просьба – через час необходимо всем жителям деревни собраться у здания правления колхоза. Разговор есть. Все должны знать меня в лицо. Обойдите всех и пригласите на собрание.

Они только головой слегка кивнули, дали понять, что приказ его уразумели. И так же, понурясь, пошли дальше…

…Жители деревни медленно подходили к месту сбора. Они собрались не через час, как просил председатель, а через три часа. Он терпеливо ждал, нервно покусывая губы, поглядывал на часы.

– Все собрались, товарищи женщины?

Толпа молчала, глядя на приезжего. Все знали, что ничего хорошего от него ждать не приходится. И тогда он, окинув всех взглядом, известил:

– Я – Иннокентий Матвеев, ваш новый председатель. Я – герой гражданской и Отечественной войны, трижды расстрелянный и трижды воскресший из мёртвых. Мне сказали, что вы организовали молчаливый бунт и отказываетесь работать. Поэтому я спрашиваю у всех вас – вы выйдете на работу или к вам будут применены жёсткие меры?

Все опустили головы, смотрели в землю. И это был акт неповиновения.

И тогда председатель, вытащив из-за пояса револьвер, подходит к одной из женщин и трясущейся рукой приставляет его ко лбу.

– Я спрашиваю – вы выйдете на работу?

Женщина в ужасе, глядя на председателя, на его трясущуюся руку, простонала:

– Иннокентий, убери наган, ты же можешь случайно выстрелить…

– И выстрелю. И не случайно. По закону военного времени за саботаж могу любого расстрелять. Мне даны такие полномочия. Так ты будешь работать?!

Он приставлял револьвер к голове следующей женщины, подходил к другой, третьей, пятой, покуда не услышал:

– Буду, буду!

И все женщины, видя, что председатель не шутит, следом закричали:

– Будем, будем!..

Все пошли работать. Бунт, как казалось, был укрощён.

Но потом в колхоз приехали работники НКВД и арестовали рьяного председателя: кто-то написал анонимку, что он угрожал оружием, приставляя ствол ко лбу колхозниц. Его связали, бросили в сани, увезли в Улан-Удэ. В обкоме партии спохватились – на месте не оказалось Шаблина. Узнали, что председатель находится под арестом. Приказали немедленно освободить.

В колхозе снова возник бунт, и его нужно было немедленно усмирить. Те же методы – револьвер ко лбу. Хотел узнать, кто написал анонимку. Заставил работать. Снова анонимка, снова арест и кутузка НКВД. И снова обком партии «выручает» своего подопечного. И когда третий раз его определили в кутузку, секретарь обкома вызвал к себе начальника и гневно спросил:

– Сколько раз вы его будете арестовывать? Он же был командиром партизанского отряда, у него в тайге целые арсеналы оружия. И вы за каждый револьвер его будете сажать в кутузку? Немедленно прекратить своеволие! Не трогать его больше ни под каким предлогом!

…А голод гулял по селениям. Умирали дети и взрослые. Женщины выходили на работу, что-то делали, насколько хватало сил, но сами еле держались на ногах. Могли не дойти до дома, упасть без чувств и больше не подняться…

Председатель привёз в деревню свою семью – жену, детей, поселились в пустующем доме. Вместе со всеми выходила на работу и жена, вместе со всеми переносила голод.

Посевная на носу. Ни в одной избе нет крошки хлеба, нет ни ржи, ни муки. Краем уха услышал председатель, что женщины хотят штурмом взять амбар с зерном, чтобы накормить детей, чтобы оставшиеся в живых не умерли с голоду.

Он на виду у всех вошёл в амбар и закрыл за собой дверь. Не выходил оттуда сутки, двое и трое… И на четвёртые женщины не выдержали, решили взломать ворота. Как только кто-то попробовал вырвать засов, раздались выстрелы. Все отпрянули. Смелые попробовали повторить попытку – и снова раздались выстрелы. Несколько выстрелов. И выкрикнул председатель, что застрелит любого, кто попытается взломать амбар.

В револьвере шесть патронов. На улице ночью под тридцать мороза, днём теплее – до минус пяти. Печки в амбаре, естественно, не было, а одежда, что была на нём, грела слабо.

И на пятые сутки постучалась в ворота председательша, дрожащим голосом промолвила:

– Иннокентий, выйди. Попрощайся с нашим младшеньким, он умер от голода… Я его положила у ворот.

Председатель не стоял на ногах, он выползал из амбара. На нём не было лица, все дни ничего не ел. Отбросив в сторону револьвер, подполз к мёртвому сыну. Взял на руки, прижал к себе. Упал на колени, положил на снег. А потом, запрокинув голову и распростёрши руки в стороны, посмотрел в небо. Он завыл словно израненный волк на луну, и в его истошном надрывном крике и рыдании звучало то ли проклятие, то ли бессилие что-либо изменить… И, потеряв сознание, упал рядом с сыном, и руки в нервном истощении и возбуждении продолжали трястись и стремились за что-нибудь зацепиться.

Люди поняли, что и председатель такой же горемыка, как и они. Убедились, что из посевного фонда он не взял ни фунта, чтобы подкормить тайно семью, и у него дети умирали с голоду…

Иннокентий похоронил сына, замкнулся в себе, ни с кем не разговаривал. Его словно подменили, он стал другим человеком…

– И что же было дальше, дед Иннокентий? – уже не отставал я от него, зная и предчувствуя, что если не услышу от него ответ в этот вечер, то это навсегда останется тайной.

– Что дальше? – вздыхает дед, не открывая глаза. – Тебе интересно? Тогда слушай. Пролежал я дома и двое, и трое суток… И услышал с небес голос, и тот голос принадлежал Тенгиру: «На болото веди людей. Там найдёшь избавление, как когда-то и Чингисхан одолел собственный голод… Болотные кочки дадут вам жизнь».

Я не то чтобы утратил учение тенгирианства, а подумал, что оно за мои поступки отвернулось от меня. Оказывается, что в трудные минуты жизни оно приходит к нам, последователям этого течения. Так вот… На пятые сутки я вышел к людям, велел собраться у конторы. Сказал всем, что идём на болото. Что нужно взять с собой топоры и носилки, лопаты и мешки, будем рубить кочкарник, убирать болотные кочки из-под снега... Сказал ещё, что это задание партии и правительства. Видел, что люди начали пересматриваться между собой, и я в их взглядах уловил вопрос: «Не сошёл ли с ума наш Иннокентий?»

Через час женская гвардия собралась снова возле конторы, и мы все вместе двинулись в сторону болота. Там я поставил им новую задачу. Необходимо было срубать чёрные кочки, что находились выше льда и не замёрзли. Их нужно было сносить и потом высыпать в мешки. Какая семья насобирает больше, тому столько будет выделено и зерна. Не поверили, переспросили: «Зерна, Иннокентий?

Это же неприкосновенный запас, посевной фонд. Съедим, что дальше? Ничего не посеем. Тебя за это по головке не погладят». Я знал, что мне грозит, но от своей идеи не отступил.

Снова молчит дед Иннокентий, ему уже трудно говорить, и он собирается с силами.

– А потом мы снова собрались у конторы колхоза. Около ног каждой колхозницы мешки с чернозёмом тех кочек. У кого наполовину заполнен, у кого полный, а у кого и по три мешка… Я и отмерял по той мере, отсыпал совком зерно в другие мешки. Недоумевал народ, не подозревал даже, чем закончится мой эксперимент. Больше половина зерна пошло на «трудодень» каждой семье. И тогда я попросил Марию, звеньевую, чтобы вскипятила на огне воду в котелке и принесла мне. Она выполнила мою просьбу – принесла кипяток. Я подождал, когда вода немного остынет, положил в котелок кусок чёрной земли, начал помешивать. Когда жидкая масса стала тёплой, поднёс ко рту и выпил всё до дна. Люди смотрели на меня и ничего не понимали.

– А сейчас вы должны сделать то же самое! – громко произнёс я, чтобы все меня услышали, хотя они могли услышать и мой шёпот, потому что от удивления затаили дыхание. – Если хотите выжить, вы будете жрать землю. С этого момента больше никто не умрёт в деревне. Это я вам говорю – тенгирианец!

Все молчали. Не понимали, что только произошло на их глазах. А я больше ничего и не говорил им, надеясь, что они повторят мои действия и что кочки спасут их от голодной смерти. Да ещё каждая семья получила зерно. Выживут. Обманут смерть…

…И тогда я задал бывшему красному командиру, разведчику, репрессированному деду тот главный вопрос:

– Ты отдавал жизнь за советскую власть, воевал со своим народом, нарушив клятву тенгирианца, поэтому мы, внуки твои, спрашиваем – зачем? Ради какой такой идеи ты обрекал себя на муки и род свой?

Он ответил глухо и, как мне показалось, виновато:

– Потому что я слепо поверил советской власти… И поплатился за это.

.... * * * ....

Когда дед Иннокентий умер, из того колхоза приезжали бабушки, чтобы поведать мне историю о своём председателе. Бабушкам тогда было по пять-семь лет, и они запомнили всё в подробностях – и трясущуюся руку с револьвером у виска, и болотные кочки, которые дали им силы…

– И самое главное, дорогой внучек, после того ни один ребёнок в семье не умер, – горестно поведала мне бабушка Оксана, – и поэтому

мы хоронили его всем селом, и память о нём в наших сердцах сохранится всю жизнь…

И я буду гордиться своим дедом всю жизнь. Он в нужный момент снабдил людей «едой» с микроэлементами, живыми организмами и живительными соками, даже не зная их сущности. Об этом знал только Тенгир.

Он поручил мне продолжать его дело – учение Тенгира и Чингисхана, которое заключалось в физическом и духовном исцелении людей.

Шаманка баба Коммунара

С детства у меня была мечта стать доктором. Врачевать людей.

И этого же хотела моя мама. Она готовила меня к этому, когда я учился в школе. Но я не признавался маме, что мечтал стать журналистом. Думал, вот попаду в какую-нибудь газету и, чтобы сделать какой-нибудь материал, буду летать по всему Советскому Союзу.

Но желание матери победило, она не раз говорила мне: «Вот станешь врачом, вылечишь меня от моих болезней, будешь других лечить…» И в итоге поступил в медицинский институт. Решил немного схитрить. У нас было отделение спортивных врачей. Отделение маленькое, набирали всего пять-восемь человек. А конкурс был большой, желающих было много. Но я для себя решил: «Вот я стану спортивным врачом, попаду в какую-нибудь хоккейную команду – и буду вместе с ней летать по всему миру…» Всё время меня манил ветер странствий.

Но чтобы попасть на спортивное отделение, нужно было иметь хотя бы первый разряд по какому-нибудь виду спорта. Богатырского здоровья у меня не было, поэтому я никаким видом спорта не занимался.

И так случилось, что присмотрел меня тренер по боксу. Я был маленький, худенький. Но, как все деревенские, был хотя и худенький, но выносливый, настойчивый. Бегали мы как-то по набережной, кросс проводили. Сначала я отстал от группы, а потом догнал и обогнал всех, пришёл первым. Подходит ко мне тренер, спрашивает, не хочу ли я заняться боксом. Оказалось, что он в нашем мединституте вёл секцию по боксу. Уговорил. Пришёл я в бокс. Тем более, что он пообещал мне, что я стану перворазрядником. А это мне и надо было.

Я начал усиленно заниматься этим видом спорта. Спустя месяца три я стал чемпионом по боксу в нашем институте в своей наилегчайшей весовой категории… К серьёзным боям я, конечно же, ещё не был готов. И это знал тренер. А он взял и выставил меня на первенство Иркутска. У меня ещё и разряда не было, а он выставил меня против кандидата в мастера спорта.

Я держался до последнего – передо мной стояла мечта стать перворазрядником, но… Соперник меня так отметелил, что я попал в больницу с сотрясением головного мозга. Тренер меня за месяц ни разу не навестил в больнице…

Не успел я от этой травмы отойти, как случилось следующее. Нарвался на ещё худшую проблему. Вступился за девушку, к которой приставало хулиганьё на улице. Они кулаками и ногами избили меня так, что я потерял сознание. Меня кто-то случайно увидел лежащего среди улицы и без сознания. Когда привезли в больницу, взяли пункцию, у меня оказалось кровоизлияние в головной мозг. Теряя вновь сознание, я попадал в какой-то туннель, я уже был на том свете… Но меня врачи чудом вернули в этот мир. Я не мог двигать ни рукой, ни ногой. Пролежал в клинике достаточно долго. У меня развился порез нижних конечностей. Меня совсем не держали ноги. Это не паралич, но… И потом из-за травмы в области мозжечка полностью нарушилась координация. Ходил, как пьяный, стараясь за что-то уцепиться, чтобы не упасть.

Полгода я пролежал в медицинском учреждении.

И вот как меня выписали с порезом, я так и остался с нарушенной координацией. Привезли меня домой, сказав, что больше ничего врачи сделать со мной не могут. Расписались в своём бессилии.

Мать в слёзы, не знала, что делать. Понимала, что меня ожидает впереди.

– К Коммунаре мы поедем.

– Куда-куда? – переспросил я.

– В моё селение поедем – в Борохав. Оно находится от нашей деревни двадцать четыре километра. Там живёт моя знакомая шаманка. И костоправ. Ты же не раз был там.

Я попытался протестовать – как это я, советский студент, комсомолец, поеду к какой-то шаманке, засмеют меня в институте. Но мать меня не слушала, у неё была единственная надежда на то, как меня спасти. Это могла сделать только баба Коммунара.

Половину пути мать везла меня на какой-то машине.

Я лежал на чём-то твёрдом, и у меня от тряски были невыносимые боли. Потом машина остановилась, и меня переложили на сани. Уже была весна, но лежал снег.

Помню, как вчера это было. Я лежу на санях на пахучем сене и смотрю в небо. Удивительно – в небе я вижу четыре луны. И вокруг них танцуют миллиарды ярких и не очень звёзд. Не могу повернуть голову, чтобы посмотреть, где же мы едем, по какой местности. Голова не слушается.

Лежу и думаю про себя: «Меня, будущего врача, комсомольца, советского человека, везут к какой-то шаманке. Засмеют ведь потом,

посмешищем стану… Меня вон в клинике столько месяцев держали, не помогли, так что, она поможет?»

Шаманка была, к счастью, дома. Увидев нас, она всё поняла. Помогли мне встать с саней, завели в дом и усадили за стол. Хозяйка накормила нас, расспросила, что случилось. Убрав всё со стола, она занялась мной. Ей было лет семьдесят. Худенькая, высокая, пальцы тонкие и длинные, можно сказать, костлявые.

Шаманка начала ощупывать пальцами мою голову. Мне казалось, что втыкается в темень ими словно гвоздями. Я вскрикивал от боли, но терпел. Потом взяла нитки, начала ими измерять голову в разных направлениях.

– Что я скажу тебе, голубок, одна теменная кость у тебя сдвинута. Там, где ты лечился, её посадили неправильно. Она сдвинута. Править надо, лечить надо. Голову править надо. Кость садить на место.

Я улыбнулся, спросил:

– Бабушка Коммунара, как это может кость уйти куда-то в сторону?

– Я откуда знаю, как тебя там били и чем били, – вздохнула она и уже обратилась к матери: – А ты чего это, милая моя Наталья, не сразу мальца ко мне привезла?

Мать опустила голову, глухо ответила:

– Я врачам поверила, медицине поверила…

Шаманка нагрела таз воды, вылила её мне на голову. И сразу же её тонкие пальцы впились в мою голову, начали мять её словно воск. Она «издевалась» надо мной, втыкала свои пальцы-гвозди всё глубже и глубже. И гвозди, казалось, не маленькие, а двухсотки, не меньше, и она их вбивает мне в голову.

Мяла до тех пор, пока я не почувствовал, как что-то хрустнуло внутри, зашевелилось, швы захрустели, уже не две шаманки стояли передо мной, а четыре… И когда она надавила на голову очень сильно, словно исполнила последний аккорд, я потерял сознание, как говорят, отключился…

Только утром, проснувшись, увидел, что нахожусь в каком-то чужом деревянном доме. Как здесь оказался и почему? Ничего не понимал, ничего не соображал. Ничего не помнил, что было перед этим. Спросил, есть ли кто в доме. Позвал мать. Но никто мне не ответил. Голос у меня был слабый, если не шёпот. Во рту всё пересохло, одеревенел язык. Снова позвал на помощь мать – никакого ответа. В тот момент у меня было одно главное желание – чтобы кто-то подал мне кружку воды.

Удивило сразу то, что я начал чётко видеть потолок. Различал доски. Они не двоились, как перед этим. Из-за того, что у меня были разорваны глазные двигательные мышцы, двоилось в глазах. И глаза двига-

лись не синхронно, а вразброд. Один глаз смотрел вверх, второй вниз. Не видел ступенек, когда спускался с лестницы. И всё время падал.

Повернул голову. Увидел открытую дверь, а за ней на скамейке стояло ведро с водой и кружка рядом. Я обрадовался, поднялся, пошёл туда, к ведру. Зачерпнул воды, выпил до дна. Не утолил жажду и набрал новую порцию. Только тогда вздохнул глубоко и радостно, поставил кружку на лаву. Переступил порог и направился к кровати. И когда сделал несколько шагов, меня осенило, словно молния пронизала меня от мысли: «Так я, выходит, хожу… И в глазах не двоится, и голова не болит, и на ногах твёрдо стою…» Не поверив в своё исцеление, я присел несколько раз – боли не чувствовал. И я на весь дом крикнул что-то невнятное и радостное.

Снял с вешалки свой полушубок, насунул на ноги унты, шапку на голову.

И меня словно на крыльях понесло на улицу. Я выбежал во двор, никого не увидел, выбежал на улицу и кричал во всё горло: «Меня исцелили, бабушка Коммунара исцелила! Я могу бегать, могу прыгать!..».

Я пробежал до конца улицы в один конец, потом в другой, и только потом вбежал в двор шаманки, не переставая кричать от радости. А уже со скотного двора шли шаманка и мать, несли в руках ведро с молоком.

Подпрыгнув, как молодой жеребчик, крикнув опять что-то радостное, подбежал к целительнице и крепко обнял, прижал к себе. Рядом стояла мать и плакала от радости, что я стоял на ногах...

– Спасибо, бабуся Коммунара, спасибо! Прости, что сразу не поверил в тебя. Ты самый главный целитель на свете!

– Я это и сама знаю, – спокойно ответила она. – Чего ты раскричался на всю деревню, всех собак и соседей переполошил. Принеси дров и печку затопи.

Вот и всё. Для неё это не было событием, сказала потом, что и не таких, как я, на ноги ставила. И ещё раз упрекнула мать, что не сразу после травмы привезла меня к ней.

И потом мы пили чай, и бабушка отвечала на мои вопросы. А их у меня накопилось много-много, ибо за одну ночь превратился из советского студента в приверженца шаманки бабули Коммунары.

Мы говорили с ней до вечера. И я запомнил её рассказы. Особенно тот, о сыне первого секретаря обкома партии, который на сельхозработах попал под трактор. Раздробило ноги. В больнице бессильны были помочь, и секретарь, переступив через своё самолюбие и неверие, по совету людей, обратился к шаманке. Она целую ночь колдовала над ногами паренька, складывала, словно мо-

заику, раздробленные кости. Сложила. Всё срослось. Через месяц студент начал самостоятельно ходить. В благодарность «первый» подарил ей холодильник «Океан», чему шаманка была безгранично рада.

И много других эпизодов я услышал от шаманки. Удивлялся её таланту костоправства, как она спасла сотни людей и поставила их на ноги.

– Хочешь, Петенька, я и тебя этому научу. А ты сможешь этому научиться, потому что ты потомок тенгирианца…

– Хорошо, – согласился я, – буду приезжать к тебе.

…Когда мы ехали назад в нашу деревню Ново-Ленино, я уже не смотрел на небо и звёзды, а смотрел по сторонам, потому что чётко и ясно видел всё – и людей, и деревья, и дорогу. Потому что я не лежал, а твёрдо сидел в санях. И пел во всё горло. И мне казалось, что меня слышала вся степь:

Я вижу всё, что меня окружает –
Луну и звёзды, родную маму, –
И это всё мне подарила тенгирианка,
Которую зовут баба Коммунара…

И весь путь меня не оставляли мысли и сомнения: «Как же так? Я учился у корифея советской невропатологии профессора Ходоса, сколько месяцев лежал в клинике, и меня не излечили от болезни, не поправился… У разных врачей консультировался – признанных авторитетов, и ничем не помогли, сказали, что сделали всё возможное и что я останусь таким на всю жизнь… Нас же в медучреждении учили как? Шаманы – это шарлатаны, обманщики, берут деньги, и это вовсе не медицина, а непонятно что… Но мне же шаманка рассказывала столько случаев, что в них тяжело поверить. Но они были, были, она на мне то показала и доказала. Как я могу ей не верить? И как это могли шарлатанку привезти в операционную, чтобы она вернула ноги к жизни? И как это у кого язык поворачивается назвать её шарлатанкой? Да она за один вечер перевернула всё в моём сознании, опровергнув устои советской медицины…»

В заключение своего рассказа скажу так: вот это всё и предопределило моё всё дальнейшее мировоззрение. Когда я вернулся, когда восстановился в институте, снова начал с первого курса, всегда вспоминал бабулю Коммунару. И когда слушал лекции именитых корифеев, в чём-то сомневался, всегда задавал себе вопрос: «А как бы в этом случае поступила моя целительница Коммунара, приняла бы она утверждение профессора?» И отвечал сам себе: «Никогда».

И меня невольно влекло в Борохав к любимой бабушке Коммунаре. Как только появлялось свободное время, спешил к ней. И задавал сотни вопросов – как бы она лечила ту или иную болезнь или травму. Она делилась своими секретами.

– А чтобы ты полностью овладел этим искусством, – сказала мне она, – то после окончания института приезжай ко мне. За год я из тебя сделаю настоящего шамана. Ты для этого рождён и пришёл в этот мир. Пока я жива, учись. Я тебя даже научу, как излечивать рак. И в этом нет никакой тайны.

…Закончил учёбу. По распределению попал работать в Иркутскую областную больницу. Потом снова учёба, аспирантура… Проведывал шаманку, многому она научила меня, но, к сожалению, не смог пройти у неё годовой курс по обучению шаманству. О чём очень сожалею. Но и то, чему научился, очень помогло мне в жизни, чему очень рад и всю жизнь буду с благодарностью вспоминать эту прекрасную женщину по имени Коммунара – ave, Коммунара!

Ну и в заключение Пётр Шаблин подводит итог:

– С Анатолием Юницким мы сейчас разрабатываем агробиопромпарк для площадки Гусиноозёрской ГРЭС. Это в 90 км от Улан-Удэ. По предложению руководства Бурятии.

Я предложил включить в состав парка инновационные теплицы, завод по производству гумуса из бурого угля (ради чего и призвал меня ранее к сотрудничеству Анатолий Эдуардович), уникальный завод по производству микробиологического кормового белка и многое другое.



Генеральный конструктор небесной дороги также инициировал изучение целесообразности строительства его струнной грузовой дороги от угольного разреза до ГРЭСа, которая составляет 85 километров. Все проекты заинтересовали администрацию.

Думаю и верю, что наши замыслы, наше сотрудничество получат в ближайшее время своё продолжение, струнные дороги нашему краю просто необходимы, ибо замены им нет, так как до уникальной территории Байкала и его окрестностей можно подступиться только по воздуху, по небесной дороге. Тогда мы не причиним даже малейшего нарушения экологии этого уникального края, настоящего рая на планете Земля.

Отделом адресных проектов ЗАО «Струнные технологии» были подготовлены 2 проекта (технико-экономических обоснования) по доставке угля с двух угольных срезов, а также концепция производства гумуса на базе Гусиноозёрской ГРЭС. Документы уже направлены на рассмотрение в Министерство промышленности и торговли Республики Бурятия.

Новости. Технология. О нас

Медиа Беларусь – Республика Бурятия: проекты SkyWay для Гусиноозёрской ГРЭС

3 мая 2017 г.

Впервые публикуется протокол совещания у руководства Республики Бурятия, Россия, в котором приняли участие сотрудники ЗАО «Струнные технологии». Среди прочего он содержит рекомендацию ЗАО «Струнные технологии» совместно с Гусиноозёрской ГРЭС и ООО «Угольный разрез» Республика Бурятия, Бичурский район, с. Окино-Ключи составить бизнес-план по строительству инновационного вида транспорта SkyWay по доставке угля с угольных разрезов Бурятии до Гусиноозёрской ГРЭС.

Глава Республики Бурятия Алексей Цыденов – видный и активный сторонник инновационных решений для развития транспортной отрасли. Именно под его руководством Экспертный совет по повышению инновационности госзакупок при Минтрансе России отметил перспективность и поддержал транспортную технологию с использованием путевой инфраструктуры, расположенной на опорах. Алексей

Цыденов считает, что «в Бурятии нужно формировать занятость, развивать месторождения полезных ископаемых, заниматься транспортной инфраструктурой и туристической сферой».

Имея хорошие деловые знакомства и опыт, руководство республики сразу же уделили внимание развитию сотрудничества с ЗАО «Струнные Технологии». Интересным образом складывается в тенденцию активный интерес к струнным технологиям со стороны буддийских регионов (буддизм – основная религия Бурятии), ведь SkyWay успешно работает по двум направлениям в Индии. В штате Джаркханд подписано трёхстороннее инвестиционное соглашение, а тарт коммерческой эксплуатации проекта запланирован на 2020 – год – белой металлической крысы по восточному календарю.

Второй проект готовится в штате Химачал-Прадеш, где рассматривается возможность строительства транспортной сети в рамках государственной программы Smart Cities и в том числе дороги к резиденции Далай-ламы. Отделом адресных проектов ЗАО «Струнные технологии» были подготовлены 2 проекта (технико-экономических обоснования) по доставке угля с двух угольных разрезов, а также концепция производства гумуса на базе Гусиноозерской ГРЭС. Документы уже направлены на рассмотрение в Министерство промышленности и торговли Республики Бурятия.



Отступление второе

Природа продлевает нам жизнь

Из родового поместья

Здесь и сейчас пересеклись наши дороги с Анатолием Эдуардовичем. Личное знакомство уже состоялось в марте 2017 года. Случайно это или нет, я думаю, что неслучайно. В начале 2000-х годов, перелистывая один из автомобильных журналов, попалась статья о первом действующем струнном транспорте. Тогда я и представить себе не мог, что струнная дорога Юницкого наберёт такой оборот и в начале 21 века станет популярной и начнёт превращаться в глобальную компанию. На тот момент эта идея казалась мне очень интересной, но, учитывая экономическое положение России, преждевременной и нереальной.

Шли годы и основной моей мечтой была совсем другая идея – Возвращение в природу и её восстановление. Вот что волновало меня больше всего. У нас огромная страна, самый большой природный массив на всей планете, но почему-то людей всё больше и больше привлекают мегаполисы. Они как магнит притягивают людей возможностями, прелестями, удовольствиями и развлечениями. От человека требуется только работать, и чем больше, тем лучше. Время на семью, на себя, на осознание своего места в этом мире уже не остаётся. Время появляется у человека, когда он уходит на пенсию, но здоровья уже нет, да и возможности быстро тают. Так, в бессмысленной суете, ради денег и потребления живёт большинство людей на планете. И этот нездоровый образ сформировался именно за последние двадцать лет. В советское время пропагандировались совсем другие ценности. Не скажу, что они были здоровые, но счастья и радости было намного больше.

Для удовлетворения наших потребностей из планеты выбираются многочисленные ресурсы, ежегодно уничтожаются сотни тысяч гектаров лесных угодий. При этом ничто не восстанавливается, идёт только потребление. В Сибири леса не успевают вырастать, их сразу вырубают на корню для нужд западной части России, Европы и Китая. Если это имел в виду Пётр I, когда говорил, что «богатство России Сибирью прирастать будет», то это очень печально. Что останется нашим уже ближайшим потомкам, неизвестно...

Покопавшись в истории, я с удивлением открыл для себя, что она отражает лишь только одну точку зрения – нормандскую, которую предложили англосаксы. Именно данная точка зрения странным

образом стала доминировать и привела нас к обществу потребителей, к денежной цивилизации. Все остальное стало подвергаться жёсткой и порой жестокой цензуре или называться альтернативной. Тот же М. В. Ломоносов, современник Карамзина, именно того, который пропагандировал нормандскую теорию эволюции человечества, называл Петра шельмой и лжецом. А с отменой Петром I так называемого крепостного права людей на Руси насильственно начали сгонять в города для работы по найму за гроши. Это одни из немногих факторов, которые привели к тому, что люди покинули природу, свои родные места. Если посмотреть карты Ремезова (1697–1711 гг.), то с удивлением открывается, что вся Сибирь была плотно заселена до времени царствования Петра I. И называлась эта страна Тартария (прошу заметить, не Татария). Куда все исчезло после правления династии Романовых? Где наша подлинная история?

Теперь жители мегаполисов называют природу дикой, постоянно уничтожая огромные природные массивы, убивая животных. Помоему, это люди стали дикими в этой навязанной системе ценностей, а природа осталась той же и ждёт нашего возвращения.

Близкий мне по духу образ изложен в серии книг Владимира Мегре «Звенящие кедры России». В них показана картина здорового образа жизни в поселениях родовых поместий. В них нет вражды на материальной почве или по религиозным убеждениям. В поселениях родовых поместий люди живут, как их предки, в гармонии с природой. Им вновь открываются забытые знания, появляется бесконечный творческий потенциал, им хочется созидать. А желание бесконечно потреблять, развлекаться и доминировать над другими людьми уходит безвозвратно.

Так, в 2012 году мы с моей женой приняли решение пойти на землю, но не в деревню, а в поселение родовых поместий. Основной принцип этой идеи – это проживание на 1 гектаре (в России есть возможность иметь землю до 2,5 гектаров) земли и создание на этом месте пространства любви, в котором семьи живут родами из поколения в поколение. На этом участке закладывается свой лес, сад, огород, водоём, прекрасный дом по индивидуальному проекту, ну и вспомогательные сооружения по желанию. То есть полностью автономная естественная природная система.

Когда первый раз прикасаешься к земле на большом своём пространстве, то ощущение возникает очень необычное. Такое ощущение, что с тобой входят в контакт Творец и наша матушка-Земля. И появляется поначалу едва заметный диалог с тем, кто нас создал, и со временем этот диалог усиливается. Удивительно, но тот образ поместья, который мы «замечтали» с женой, нашёл своё воплощение на участке

земли, где мы сейчас проживаем. Конечно, надо потрудиться, но к этому готовы все, кто идёт на родовое поместье. Потенциал к творчеству и созиданию огромны, хочется действовать.

Поскольку переход на землю идёт без всякой поддержки со стороны властей, а только на энтузиазме простых людей, то сложностей возникает не мало. Люди берут землю в заброшенных деревнях, на землях сельхозназначения, в лесостепи и лесах. Инфраструктура в таких местах отсутствует полностью. По закону РФ можно провести физлицам только электричество при оплате пошлины 550 рублей. И всё. Дороги отсутствуют, есть только грунтовый профиль и то не везде. К счастью для народа, В. В. Путин запустил в России с 01 января 2017 года закон о дальневосточном гектаре. Пока он отрабатывается на Дальнем Востоке, но обещают, что он будет распространён по всей стране. Возвращение людей на природу идёт по всем направлениям. В вузах проводятся научно-практические конференции по изучению феномена возникновения поселений родовых поместий, обсуждаются способы их развития. О поселениях нового типа много говорят известные общественно-политические деятели, такие как В. А. Ефимов – профессор, доктор экономических наук, кандидат технических наук, член совета ректоров вузов Санкт-Петербурга, М. В. Величко – доцент Санкт-Петербургского государственного аграрного университета, кандидат экономических наук и многие другие.

Прожив пару лет на земле и выезжая каждый день на работу по плохим дорогам в город за 75 км, у меня начали возникать различные идеи о возможности быстрого и комфортного перемещения. Была идея перемещаться на дирижабле, потом возникла идея строительства трамвайных путей по эстакадам на высоте 1,5 метра от поверхности земли. Безусловно, все это был плод моего воображения и фантазии.

Ещё через три года от родственников на Урале я узнал о SkyWay и сразу же внимательно изучил проект. Изучив, вникнув в тему, воскликнул: «Ба! Как всё просто и гениально!»

Всё это оказалось мне настолько близко, что я в 2015 году сразу стал акционерном компании. К этому времени идея, изложенная генеральным конструктором, по прошествии почти 15 лет приобрела из прекрасной технической идеи совсем другой вид и стала по настоящему прорывным инновационным продуктом, востребованным на рынке транспортных услуг. Наверное, именно поэтому сразу не сложилось реализовать эту технологию в 2000-х годах, была дана возможность проработать детально все элементы системы и достойно, в духе времени её, готовую и проверенную, преподнести мировой общественности.

Поздравляю всех членов команды Анатолия Юницкого с высокой реализацией светлой мечты и благодарю их за то, что они создали возможность для всех желающих прикоснуться к столь масштабному и грандиозному проекту. Нас в ближайшее время ожидает триумф зарождения небесной дороги.

Конечно, став акционером компании, можно просто сидеть и ждать, когда начнёт поступать прибыль. Думаю, что многих такой расклад жизненной позиции не устраивает. Прикоснувшись к этой гениальной идее, человек творческий и не только творческий, а просто неравнодушный, не может уже спокойно сидеть на месте, ему уже хочется вплотную прикоснуться к «струнам». Ему хочется поделиться мыслями с друзьями, подключить и их к проекту…

У меня лично появилось огромное желание реализовать идею SkyWay в своём регионе, что поможет обеспечить такой транспортной сетью все поселения родовых поместий. Ведь их по нашей Родине насчитывается уже без малого четыре сотни. Но главное – связать города с живой природой, дав возможность людям прочувствовать колоссальные возможности проживания на земле в природе, так как природа, доказано, продлевает нам жизнь.

Заглянув в недалёкое будущее, немножко пофантазировав, представим себе следующую картину. Наша Планета снова возродилась и превратилась в прекрасный дивный сад, в котором есть место всем и всему, и все счастливы. Количество населения на планете увеличилось, и в этом нет никакой проблемы (при здоровом образе жизни в поселениях родовых поместий возможно проживание на нашей любимой планете более 30 млрд. человек). Люди живут на природе в поселениях родовых поместий, работают кто и где пожелает (в городе или у себя дома).

Выращивают экологически чистую продукцию и для себя, и для тех, кто пожелал жить в городах. Нет вредных производств. Леса, сады и поля наполняют ароматами всю Планету. Нет смысла вести войны за ресурсы, так как у всех всего в достатке. У людей высвобождается много времени на саморазвитие и самопознание. Средства информационной коммуникации позволяют получать быстро любую оперативную информацию в режиме реального времени. Но самое главное, все эти элементы связывает струнная транспортная система Юницкого, поскольку только она может отвечать всем потребностям новой эпохи Счастья, Радости и Процветания. Ведь именно она обеспечивает взаимосвязь несовместимых элементов.

Sky Way и экологически безопасна, и обеспечивает комфортное и быстрое перемещение пассажиров на любые расстояния, и доступна любым категориям населения (в том числе малообеспеченным, исчезнет понятие «дорогие билеты»), и даёт возможность быстро доставлять свежие продукты из природы в мегаполисы, и возможность свободно путешествовать, познавая мир и многое, многое другое, чего нам так сейчас не хватает.

Теперь это всё становится реальным, и если мы все вместе «замечтаем» об этом одновременно, то всё обязательно сбудется!

Строй Sky Way – спасай Планету!

Евгений и Ирина Власовы,
Омская область, Горьковский район,
поселение родовых поместий «Обережное»
28.04.2017

На острие времени



«Человечество выживет только с новой идеей», – заявил в своём интервью координатор по стандартизации Международного союза железных дорог ***Витаутас Киндерис***.

Витаутас – бывший соотечественник, родился в бывшей Литовской Социалистической республике. Сегодня он является координатором находящейся в Париже организации Международного союза железных дорог, координатор по стандартизации и взаимоотношениям между Востоком и Западом.

Недавно КБ и опытно-экспериментальное производство ЗАО «Струнные технологии», а также центр испытаний и сертификации СТЮ в Марьиной Горке посетила представительная международная делегация в составе координатора Международного союза железных дорог и журналистов изданий «Железные дороги мира» и «Евразия Вести». Руководители компании познакомили зарубежных гостей с успехами конструкторов, продемонстрировали испытания юнибайка с уже построенной путевой структурой километрового участка городской пассажирской трассы, готовой к ходовым испытаниям 14-местного юнибуса, который во всей красе и внушительности предстал перед глазами участников делегации.

– В первую очередь я хотел бы поблагодарить господина Анатолия Юницкого за приглашение. Это было на самом деле очень интересно. К этой идее я пришёл всего несколько недель назад. Потому что я представляю Международный союз железных дорог, который объединяет более 250 крупнейших железнодорожных компаний мира.

Мы занимаемся разработкой документов стандартизации, документов по исследованию железнодорожного транспорта. Я думаю, то, что я здесь увидел, это находится очень близко к этому транспорту. Учитывая потенциал этой идеи, я бы сказал, что это направление предлагает новую религию, новую концепцию жизни или даже выживания человечества. Так как мы являемся своего рода игроками и заложниками и пришли в этот мир, то здесь существуют определённые правила. Правила рынка. Для того, чтобы быть востребованным и признанным, мы должны все подчиняться и уважать правила входа и взаимодействия на этом поприще.

Именно наша организация обеспечивает базу и фундамент, это называется стандартизацей. Потом они используются в сертификации, а после этого следует процесс взаимопризнания. Я подумал и проверил, на каком основании существует в нашей цивилизации данная прорывная технология.

К сожалению, на данный момент в чистом виде стандартов по рельсо-струнному транспорту я не обнаружил. Естественно, можно использовать какие-то строительные нормы безопасности – всё, что угодно, и для того, чтобы обезопасить и обеспечить прогресс и более лёгкое продвижение, вероятно сторонниками это можно обеспечить, потенциально в некотором роде я почувствовал себя сторонником данной идеи и технологии. Поэтому думаю, что нужно заложить фундамент технической поддержки и технического регулирования в это.

Поэтому в данный момент мы с нашей командой пока ещё не готовы – пока! – с формальным и официальным предложением для компании SkyWay для разработчиков и носителей этой идеи. Но мы уже рассматриваем возможность, скажем, на платформе нашей ассоциации либо на какой-то международной платформе создать именно структуру, назовём это платформой рельсо-струнного транспорта, на которой должны быть собраны разработки, ноу-хау, нормы, стандарты в конечном итоге должны разрабатываться, ложиться, обеспечиваться и сопровождаться. Не только то, что я здесь увидел на этапе конструирования и производства, в том числе и на этапе эксплуатации, а после этого сопровождения и технического обслуживания данных систем. То, в чём сегодняшний железнодорожный транспорт (вообще в мире и рельсо-струнный в том числе) проигрывает, – здесь и можно сделать серьёзный задел на будущее…

Ваша технология – это серьёзный повод уже сегодня задуматься о том, что даже и после проектирования и производства, допуская внедрение на рынок эту технологию, эти промышленные компоненты, мы должны будем их эксплуатировать и обеспечивать их функционирование, эти проблемы уже давно решены в области авиации, автомобильного и морского транспорта. Решаются в железнодорожном транспорте, но не решаются в рельсо-струнном. Поэтому вот эти два смежных вида транспорта проигрывают конкурентную борьбу. Я просто хотел бы предложить вам об этом задуматься и решить эту проблему, а со своей стороны мы в ближайшее время подумаем, как этот пробел восполнить.

Я надеюсь, что в скором будущем после определённой дополнительной экспертной оценки возможно сформулировать конкретные предложения для технологии SkyWay.

По приглашению моих друзей в начале апреля я оказался на конференции технологии компании струнного транспорта в Париже, я вначале посмотрел на всё это с простым любопытством. Но потом, изучив все необходимые материалы, я уже смотрел на всё это другими глазами. Я сразу же стал на платформу поклонника этой идеи. И уже, когда я познакомился с Юницким, я высказал своё отношение к SkyWay. И не только высказал, но и посоветовал ему, какие этапы должны следовать дальше и в каком темпе это должно всё происходить… И тут же заверил Анатолия Эдуардовича, что как представитель Международного союза железных дорог я стал его надёжным союзником.

Свои ощущения от увиденного и от встречи с генеральным конструктором я могу выразить очень кратко: всё выглядит убедительно. И – впечатляет.

Ещё возникает вопрос – как донести до человечества саму идею SkyWay. Только через перевод текста – книг, изданных о Юницком и СТЮ на русском языке. И не только на английский язык. На 12 и более языков. Любые стандарты могут быть востребованы тогда, когда их понимают люди. Мы можем общаться на дружеском уровне, бытовом, в туризме. Когда же мы говорим на очень сухом техническом языке, то сталкиваемся с вопросом критического понимания процессов физики, механики, сопромата, математики… Поэтому наша ассоциация занимается одним из направлений – разработкой единой многоязыковой железнодорожной терминологии. Мы разработали специальный автоматизированный словарь.

Возвращаясь к вопросу о возможном учреждении такой платформы – рельсо-струнного транспорта, здесь нужно заметить, что, имея такой опыт, мы бы могли с радостью поделиться им, в том числе возможно создать отдельный продукт или его объединив. Потому что это станет неоценимым инструментом ежедневного общения и работы специалистов транспорта разных национальностей.

Разность многообразия богатства культуры, особенно языковой, не должно нас разъединять, оно должно нас объединять. Я заметил, что ваша технология будет объединять континенты, острова, государства. Наша общая задача организации объединять менталитеты, возможно, культуры и, возможно, души жителей планеты Земля в том числе.

И поэтому, когда Михаил Кириченко в качестве перевода на мой язык предложил перевод двух терминов – юнибайкас и юнибусас, я с радостью согласился. И мы вместе посчитали, что это и явилось началом создания международного словаря при эксплуатации Небесной дороги.

Мы будем первыми в мире

3 мая 2017 г.



С 26 по 28 апреля 2017 проектную организацию, производство и демонстрационный центр SkyWay посетила делегация муниципалитета города Дхармсала, возглавляемая господином ***Судхиром Шармой***, министром городского развития индийского штата Химачал-Прадеш.

В состав делегации также вошли: генеральный директор швейцарской консалтинговой компании Castor Consulting AG г-жа Доротея Джегер и представитель индийского сообщества в Швейцарии г-н Раджвиндер Сингх.

На всём протяжении визита почётных гостей сопровождали сотрудники информационной службы SkyWay, которым удалось побеседовать с главой делегации и узнать о том, как давно он знаком со струнным транспортом, какие впечатления произвели на него действующие образцы подвижного состава, а также о том, что значится в планах, представляемого им правительства.

Меня зовут Судхир Шарма. Я являюсь министром городского развития индийского штата Химачал-Прадеш. Мы сейчас находимся с визитом в компании SkyWay, которая располагается в Минске и которую возглавляет Анатолий Юницкий. Об этой технологии мы узнали около года назад.

Учитывая наши климатические условия и географическое положение нашего штата, мы решили, что технология SkyWay вполне

соответствует для пассажирских и грузовых перевозок в нашей части страны. Наш штат находится на севере Индии в горной местности.

У нас нередко случаются землетрясения силой в пять баллов по сейсмической шкале вследствие хрупкой структуры грунтов. Мы применяем специальные покрытия для дорог в городе Дхармсала, но их срок службы не превышает десяти лет, и поэтому через каждое десятилетие их надо снова обновлять. А вот трассы SkyWay могут эксплуатироваться в течение 100 лет. Этот транспорт очень комфортабелен для пассажиров, экономичен в потреблении энергии и строительства.

Вот поэтому мы хотим стать первыми в мире по внедрению этой чудесной небесной дороги – уникальной транспортной системы. Это будет здорово, если нам удастся это совершить! И для осуществления нашей мечты есть все условия, никаких преград и сомнений!



Вид на Дхармсалу с Маклеод-Гонж

Скажу ещё вот о чём. В нашем штате есть уникальные культурные шедевры, неповторимые пейзажи, архитектурные строения, в нашем штате проживает Далай-лама. Да, это прекрасные возможности для туризма, тем более, что к нам в Дхармсалу – только в один город! – приезжает около 1,5 миллионов туристов, и их количество возрастает с каждым годом. Кроме посещений исторических и культурных мест, у нас можно заниматься спортом на разных площадках, охотиться, посещать индуистские храмы, у туристов огромное желание увидеть Его Святейшество Далай-ламу.

Когда вступит в строй Небесная дорога, то и количество туристов вырастет в несколько миллионов. Для этого нам и нужно обеспечить хорошее транспортное сообщение с нашим городом без заторов на дорогах. А это может обеспечить только SkyWay.

Тогда и в городе должно быть обеспечено свободное передвижение и в часы пик, и во время туристического сезона.

Я сегодня посетил в Марьиной Горке ЭкоТехноПарк, где строится струнная дорога. Воочию убедился, что всё в действии, увидел и юнибайк, и юнибус. А в юнибайке – городском виде транспорта – даже прокатился. Это незабываемое чувство! Я уже представил, что такая дорога будет у нас в городе. Это фантастика! Это выше фантастики!



Увиденное и испытанное меня убедило в главном – это очень стабильный транспорт с низким уровнем шума. Это надёжный вид транспорта. Верю, что он станет инновацией, которая заменит железные, монорельсовые и автомобильные дороги в будущем.

И ещё я верю в то, что SkyWay обязательно победит в объявленном тендере в отношении города Дхармсала, потому что в разы повысились шансы с предыдущим периодом. Сегодня мы находимся на том этапе, когда мы избрали единственный путь по сравнению с иными видами транспорта – только SkyWay и никакой другой! С его приходом мы не только повысим туристическую привлекательность родного города, но и параллельно с этим значительно укрепим экономику этого региона.



Улица в Дхармсала

А в будущем, после того как вступит в строй небесная дорога, мы хотим также соединить этой дорогой столицу штата Шимла с Дхармсалой. Как нам пояснили создатели дороги, междугородные поезда могут достигать скорости до 500 км в час. Если мы соединим этой трассой два крупнейшие города, поездка между ними будет занимать всего 35 минут. Сейчас такая поездка длится на автобусе 9 часов, а на автомобиле – 5 часов.

Возникает вопрос: когда мы намерены осуществлять этот проект и как будет происходить финансирование. Сегодня мы уже подошли к тому этапу, когда готовы подписать Протокол о намерениях, затем в мае компания SkyWay будет участвовать в выставке «Умные города» в Индии. Там мы и продолжим сотрудничество и, вероятно, в конце

августа уже начнём осуществление этого проекта. Думаю, к тому времени мы решим все вопросы с инвесторами и другими партнёрами, которые обеспечат возможность его реализации.

Мы ждём того времени с нетерпением!

Струнам в Индии быть!

Индия, штат Джаркханд

Успехом завершились несколько месяцев работы с индийской промышленно-инвестиционной группой. Сотрудничество завязалось в сентябре прошлого года после InnoTrans 2016.

Участие группы компаний SkyWay в одной из крупнейших мировых транспортных выставок пробудило интерес к струнному транспорту у представителей Индии.

Состоялись несколько визитов президента группы компаний SkyWay Анатолия Юницкого в Индию, переговоры на разных уровнях власти, в том числе презентация для Нитина Гадкари, министра дорожного транспорта, автомобильных дорог и грузоперевозок страны с населением 1,3 млрд человек.



Сотрудники ЗАО «Струнные технологии» подготовили предпроектные предложения и после внесения уточнений индийской стороной приступили к технико-экономическому обоснованию проектов. Как итог – подписано трёхстороннее инвестиционное соглашение. Масштабный проект состоит из трёх частей: городской тестовый участок, транспортная система для столицы штата и соединение двух городов линией скоростного транспорта.

Комплексное решение запутанных транспортных проблем штата оценено в сумму 922 млн USD, при этом оно создаст около 1000 рабочих мест. Следующие шаги проекта: выделение земли – структурирование инвестиционной сделки – начало проектно-изыскательских работ.

Ранчи – столица штата Джаркханд, Джамшедпур – его крупнейший город. В штате сосредоточено 40% запасов полезных ископаемых Индии, это один из наиболее промышленно развитых штатов страны.

Развитие получили чёрная металлургия и химическая промышленность, тяжёлое машиностроение, на территории штата добывают уголь, железную и урановую руду.

SkyWay принимает участие в выставке Smart Cities India

10 мая 2017 г.

Группа компаний SkyWay была представлена на международной выставке Smart Cities India. Она проходила 10–12 мая в выставочном центре Pragati Maidan в Нью-Дели, Индия. Участие в выставке продолжило шествие технологии по региону и миру.



В апреле струнные технологии были представлены на выставке RailwayTech 2017 в Индонезии и получили внимание властей страны и местной прессы, продолжив успех на одной из крупнейших мировых выставок InnoTrans 2016 в Берлине, Германия.

Важность и перспективы технологии для Индии комментирует генеральный конструктор группы компаний SkyWay Анатолий Юницкий:

«Сеть дорог в сегодняшней Индии – более 4,5 миллионов километров, на них ежегодно гибнут более 200 тысяч человек, более миллиона – получают травмы. «Закатаны» в асфальт и «похоронены» под шпалами плодородные почвы, равные по площади трём Израилям. На территории в десять раз большей почвы вдоль дорог деградированы и загрязнены канцерогенами. Такими темпами до конца века в Индии погибнет на дорогах около 20 миллионов человек и около 100 миллионов умрут преждевременно. Этого можно избежать в государстве с городами Smart Linear City – SLC. Это полностью пешеходный город-кластер, с диаметром около километра, он вмещает до 10 тысяч жителей.

Кластеры строятся в логике пешей доступности, в пределах 500 метров от центра, с высотным зданием-доминантой в центре, вокруг через которое проходят все коммуникации – струнные дороги SkyWay на «втором уровне». Там же размещены пересадочные узлы с городских трасс (скорость до 150 км/час) на высокоскоростные междугородные (до 500 км/час) и подземные гиперскоростные в форвакуумных трубах (до 1500 км/час). Это решение на территории Индии готова реализовать наша группа компаний».

В настоящее время SkyWay работает в Индии по двум направлениям: в штате Джаркханд, где было подписано трёхстороннее инвестиционное соглашение (комплексное решение запутанных транспортных проблем штата оценено в сумму 922 млн USD, оно создаст около 1000 рабочих мест) и в городе Дхармсала, где рассматривается возможность строительства транспортной сети в рамках госпрограммы Smart Cities.

Полигон SkyWay в Беларуси уже посетила делегация муниципалитета города Дхармсала, возглавляемая г-ном Судхиром Шармой, министром городского развития штата Химачал-Прадеш. Министр и его коллеги увидели тестирование городской транспортной системы и высоко оценили потенциал технологии для реализации в Индии.

Благодаря государственной программе Smart Cities проекты SkyWay могут быть масштабированы на всю страну. Миссия Smart Cities разработана парламентом страны для обновления и модификации городских пространств. Цель – создание 109 городов с инфраструктурой для дружного и стабильного общества. Её реализуют Объединённое министерство городского развития и городские власти населённых пунктов. Парламент реализует программу через создание «умных» сателлитов рядом с крупными центрами. Ведущей технологией для создания сети сателлитов может стать концепт Smart Linear City от SkyWay.

Умная страна Индия

11 мая 2017 г.

Речь генерального конструктора SkyWay Анатолия Юницкого, прозвучала на международной выставке Smart Cities India.

...Индия уже двигается огромными шагами в сторону кардинальных, глубоких изменений социального уклада своих граждан, такие масштабные программы как «Умные города» – это показатель дальновидности индийского руководства, желание построить для страны великое будущее. Так как эта дискуссия посвящена дорожной карте стратегического развития страны, то я бы хотел кратко обрисовать концепцию будущего развития под названием «От «Умных» городов к «Умному» государству», основой для которого является сеть выстроенных вдоль транспортных коммуникаций эстакадного типа линейных «Умных» городов.



SLC – полностью пешеходный город-кластер, вытянутый в линию на сотни километров. Кластер диаметром около километра – жилой, производственный, образовательный, торговый, спортивный или смешанный, до 6 тысяч жителей, будет построен в логике пешеходной доступности, то есть в пределах 500 метров от центра. В центре размещена доминанта – высотное здание с общественными учреждениями, через которые проходят транспортные, энергетические и информационные коммуникации – SkyWay, размещённые над поверхностью земли, на «втором уровне», на высоте 10 метров и более.

Там же размещены пересадочные узлы с городских трасс (скорость на них до 150 км/час) на высокоскоростные междугородные воздушные трассы (скорость до 500 км/час) и, возможно в будущем, подземные гиперскоростные трассы, размещённые в форвакуумных трубах (скорость до 1500 км/час).



Каждый кластер автономен – он обеспечен собственной энергией, водой и пищей. Он не отнимает у природы ни одного квадратного метра земли – почва из-под каждого здания перемещена на плоскую крышу дома, обогащена плодородным гумусом, и на ней посажен сад. Дома в основном одноэтажные, комфортные для проживания и доступные по цене семье со средним достатком. Огорода и сада на крыше дома будет достаточно, чтобы прокормить всю семью здоровой, даже лечебной пищей. Каждый кластер экологически чист и органично вписан в окружающую среду во всём природном разнообразии Индии – в горах и лесах, на полях, островах и шельфе моря. Все его отходы с помощью специализированных микроорганизмов, с добавлением другого сбалансированного органического сырья,

в том числе – угля, сланцев, торфа, в специальных биореакторах преобразуются в гумус – в плодородную почву.

Один человек своими отходами, превращёнными в почву, сможет прокормить себя и ещё одного человека, одна корова – сможет прокормить не только себя, но и ещё десятерых человек. Сеть умных линейных городов, охватившая всю территорию Индии, в том числе в Гималаях и на шельфе Аравийского моря и Бенгальского залива, протяжённостью в 200 тысяч километров, займёт территорию в 200 тысяч квадратных километров (примерно 1/16 часть территории страны), где к середине века смогут жить и работать в комфортных условиях более миллиарда человек.

На остальных 15/16 территории страны будут восстановлены древние ландшафт,ы и они будут превращены в заповедники и заказники. В таком полностью пешеходном линейном городе не будет пробок, смога, на дорогах не будут гибнуть люди. Дети смогут бегать босиком не по асфальту, а по траве, и родители не будут опасаться за их жизнь. Всё население будет трудоустроено, в основном в сфере услуг, в том числе – в выращивании природной пищи для своей семьи, будут здоровы, накормлены и у них будет много свободного времени, которое можно будет посвятить творчеству и саморазвитию, так как рабочий день будет значительно сокращён.

Здесь будут созданы сотни миллионов высокооплачиваемых рабочих мест, востребованных благодаря внутреннему спросу на одноэтажную Индию. Так же, как и лифты в многоэтажных домах входят в стоимость квадратного метра жилья, в умном линейном городе SLC будут построены не вертикальные, а горизонтальные лифты SkyWay, которые войдут в стоимость жилых и инфраструктурных зданий и сооружений. При этом стоимость квадратного метра жилья в таких городах, построенных совершенно в иной, природной логике, будет не дороже, а, наоборот, на 25 – 30% дешевле, чем в традиционных городах.

Горизонтальные лифты SkyWay будут дешевле: в 2 – 3 раза – автобанов, в 10–15 раз – любых дорог эстакадного типа – автомобильных и железных, в том числе высокоскоростных, монорельса, поездов на магнитной подушке. По энергетической (топливной) эффективности они не имеют аналогов и лучше железнодорожного транспорта (в том числе трамвайного и метро) в 2 – 3 раза, автомобильного – в 3–5 раз, авиационного и на магнитной подушке – в 5 – 7 раз. Потребность в ресурсах при строительстве, эксплуатации и ремонте – металл, бетон, асфальт, земляные работы и землеотвод – будет на порядок меньше, чем при реализации любых других транспортно-инфраструктурных решений.

Такие дороги «второго уровня» строятся на 100 лет и практически не требуют обслуживания. Они более устойчивы, чем любая другая традиционная и перспективная транспортная система к природным явлениям – землетрясениям, наводнениям, цунами, проливным дождям, ураганному ветру, а также к вандализму и террористическим актам.

По своей сути предлагаемое SkyWay будущее видение «Умного государства» – это не транспортный проект, а инфраструктурный и девелоперский, поэтому он может быть полностью реализован за счёт населения страны путём создания внутреннего спроса во всех областях экономики – от сельского хозяйства и строительства до машиностроения и электроники. Такую программу можно поэтапно осуществить к 2050 году. Первый этап – мы уже в этом году планируем начать в Индии, в штате Джаркханд – это строительство тестового кластера умного линейного города и тестовых участков транспортных систем SkyWay, а также работаем над концепцией Транспортной системы для «Умного» города в городе Дхармасала, штат Химачал-Прадеш.

Судхир Шарма посетил Беларусь для обсуждения строительства транспортных систем SkyWay

10 мая 2017 г.

В конце апреля 2017 года министр городского развития штата Химачал-Прадеш господин Судхир Шарма возглавил делегацию мэрии г. Дхармсала на встрече с представителями компании SkyWay. Обсуждение проходило в офисе SkyWay в столице Беларуси г. Минске и в ЭкоТехноПарке, сообщается в пресс-релизе компании.

В состав делегации входили также генеральный директор швейцарской консалтинговой компании Castor Consulting AG г-жа Доротея Джегер.

Визит явился частью длительной работы по подготовке строительства транспортно-инфраструктурных комплексов SkyWay в Индии. Существующие узкие извилистые дороги, соединяющие Дхармсалу и район Маклеод Гандж, проходят через горную местность. Возможность их расширения для постоянно растущего турпотока отсутствует. Муниципальная строительная корпорация Дхармсалы предложила проложить здесь 12-километровую эстакаду SkyWay (публикация на английском) как экологически чистый способ облегчить заторы и повысить безопасность поездки для людей, путешествующих между этими городами.

С 1959 года в Дхармсале проживают тибетские изгнанники и их духовный лидер Далай-лама, вследствие чего этот город стал крупным туристическим центром для индийских и зарубежных посетителей. Горные массивы и другие природные достопримечательности, а также совсем недавно построенный международный стадион для игры в крикет стали дополнительными туристическими направлениями.



В настоящее время компания SkyWay работает в Индии в штате Джаркханд, где было подписано трёхстороннее инвестиционное соглашение, и в городе Дхармсала, где в стадии рассмотрения находится возможность строительства транспортной сети в рамках государственной программы «Умные города».

Город Дхармсала был выбран в качестве первого «Умного города» в штате Химачал-Прадеш в августе 2016 года. Гости смогли собственными глазами увидеть, как успешно расширяется территория ЭкоТехноПарка в соответствии с постоянно растущими потребностями демонстрационных площадок. Они также обсудили тестирование системы городского транспорта, которая является частью подготовки к участию SkyWay в выставке Smart Cities India, которая будет проходить

с 10 по 12 мая. Эта технология эстакадного типа получила название «струнный транспорт». Этот термин означает не движение транспортных средств по струне, а использование усиленных предварительно напряжённых «струн», расположенных в стальной профильной балке с рельсовой головкой для придания дополнительной прочности путевой структуре из двух рельсов.



Первые переговоры о сотрудничестве между генеральным конструктором SkyWay Technologies Co. Анатолием Юницким и представителем индийской общины в Швейцарии Раджвиндером Сингхом состоялись в 2016 году.



Во время своего визита в Индию Анатолий Юницкий пообещал создать эффективный и относительно экономичный тип высокоскоростного пассажирского сообщения с подвесными юнибусами на струнных рельсах. Это будет первый проект SkyWay в Химачал-Прадеш.

SkyWay Technologies Co. проведёт проектно-изыскательские работы в Дхармсале и Маклеод Гандже. Как ожидается, отчёт по этим работам будет представлен к февралю. Затем будет определена стоимость проекта, после чего начнётся работа по строительству струнных дорог.

Швейцарский бизнес продвигает струнные технологии в Индии, или Доротея – наш проводник

5 мая 2017 г.

С 26 по 28 апреля 2017 г. ЗАО «Струнные технологии» посетила делегация муниципалитета г. Дхармсала, Индия, во главе с господином Судхиром Шармой, министром городского развития штата Химачал-Прадеш.

Но для сотрудников нашей информационной службы было также очень интересно узнать мнение представителей швейцарского бизнеса о перспективах сотрудничества с Индией, поскольку именно через эту страну пролегли маршруты развития деловых связей с новым мировым лидером экономического роста.

Среди гостей нашей компании также были и организаторы визита, и нам посчастливилось взять интервью у генерального директора швейцарской консалтинговой компании Castor Consulting AG г-жи ***Доротеи Джегер.***



Михаил Кириченко:

– Добрый день, Доротея! Рад снова встретиться с вами здесь, в Беларуси. Пожалуйста, представьтесь нашим зрителям, которые вас не знают.

– Мне самой это очень приятно. Я очень рада снова приехать сюда после моего первого визита в декабре, когда мы увидели юнибайк в движении, а не на демонстрационном стенде. И это очень приятно впечатляет. Меня зовут Доротея Джегер. Я приехала из Швейцарии. По воле судьбы где-то год назад случайно увидела на страничке Facebook видео с движущимся юнибусом. И сказала себе: «Это надо изучить. Это транспорт будущего». Я просто зажглась от искры, которую в него внедрил гений изобретателя. Начала изучать эту технологию и вскоре узнала, что компания SkyWay находится в Беларуси. Связалась с Кириллом – и с этого всё и началось: показала это видео моему коллеге по бизнесу Раджвиндеру Сингху и сказала ему, что Индия может представлять собой большой потенциал для внедрения этой технологии. Он согласился со мной и поделился этой идеей с хорошо знакомым ему министром правительства штата Химачал-Прадеш. Вот так всё и началось.

В сентябре прошлого года Кирилл организовал для нас встречу с Анатолием Юницким в Москве в вашем офисе. Познакомившись, обговорив все вопросы, мы сразу же начали действовать, – и вот мы теперь здесь с делегацией из города Дхармсала. И ведь с тех пор прошло немного времени.

– Вы имели в виду Кирилла Бадулина?

– Да.

– Начальника отдела SkyWay?

– Да, точно. Он был первым, с кем мы связались. И всё пошло очень быстро, как у вашего высокоскоростного междугороднего транспорта. Мы вкладывали свои души в эту интересную работу по продвижению этого проекта в Индии. И, как вы уже, видимо, сообщали своим зрителям, эта работа велась не только в одном штате. Мы посещали и другие города и регионы этой страны, в результате этого уже совсем близко создание прекрасного ТехноПарка SkyWay в этом городе, где мы смогли познакомить вас и с другими ответственными лицами и нужными местными партнёрами.

– Спасибо. Вы сказали, что впервые прониклись технологией SkyWay, когда увидели видео с юнибусом на страничке Facebook.

– Это верно.

– А сейчас что вы чувствуете, увидев юнибус сегодня в ЭкоТехноПарке собственными глазами?

– Должна сказать, что в отличие от тех картинок, которые я видела раньше, это уже не концептуальная модель. Это уже реальность, которая скоро будет широко внедряться и использоваться. Я и раньше это знала. Можно увидеть много концептуальных моделей по различным технологиям и идеям. Наша консалтинговая компания Castor Consulting AG в Швейцарии специализируется в продвижении систем

транспортировки. У нас есть некий багаж знаний. И я поняла, что это и есть настоящая технология. Это в самом деле нечто такое, что радикально выделяется среди всего остального, что существует на рынке. Я даже представила, что это может быть одним из видов развлечений в будущем. Люди будут говорить: «Эй, пойдём покатаемся на SkyWay!» Не только для проезда куда-то, но также и просто для развлечения, приятного времяпровождения. Это было бы просто великолепно сегодня, и я очень благодарна за это.

– Как вы расцениваете перспективы строительства струнных дорог в Индии? Будет ли он внедрён или нет? И если это случится, то когда?

– Признаться, я сама была очень удивлена тому, как быстро местные власти восприняли технологию SkyWay и проявили к ней такое понимание. Возможно, это также объясняется насущными транспортными проблемами в Индии, которые только усугубляются. Местные власти очень стремятся к получению таких предложений. Поскольку многих, особенно молодые, имеют хорошее образование и научные знания, легко понимают новые идеи и технологии, открыты для инноваций. И надо также отметить, что они приступили к работе над проектом «Умные города». Данная технология соответствует потребностям рынка. Это – идеальное сочетание. И Индия – это как раз та страна, где вы можете внедрить эту технологию. Несомненно! Мы разговаривали с властями. Они только и ждут, чтобы начать такой же эксперимент, который проводится сейчас. Приходите, присаживайтесь, пишите, поймите и подписывайте документ.



– И это всё благодаря вам. Спасибо, Доротея, за ваши усилия, за то, что вы стали инициатором продвижения этого проекта. От имени всех наших сторонников и инвесторов я хочу от всего сердца поблагодарить вас за ту огромную и достойную работу, которую вы проводите.

– Я приобрела понимание видимой цели рынка и выступаю просто как проводник идеи и не более того.

– Ещё раз спасибо. За общий успех!

– Да, всё верно. Как я уже не раз слышала – «Либо дороги SkyWay, либо никакой дороги!»

– Точно. Большое спасибо!

– И вам спасибо!

Струнные трассы в Могилёве – первые в Беларуси!

13 апреля 2017 г., Минск

Проектной организацией SkyWay ЗАО «Струнные технологии» получен заказ на проектирование городской трассы струнного транспорта в городе Могилёве.



На счёт ЗАО уже перечислен аванс на выполнение проектно-изыскательских работ. Событию предшествовал визит руководства Могилёвской области в демонстрационный центр SkyWay, во время которого официальные лица в составе международной делегации ознакомились с достижениями проектной организации и стали свидетелями тестовых прогонов юнибайка.

В результате этой поездки укрепилось взаимодействие между бизнесом и государством, возросло взаимное доверие, и как итог – работа в рамках достигнутых ранее договорённостей, а также по ряду новых направлений ускорилась (http://rsw-systems.com/news/predstaviteli-mogilyova-v-ekotehnoparke-skyway).

В январе 2017 года в Городском исполнительном комитете Могилёва состоялось обсуждение проблем культурно-исторического района города, архитектурные достопримечательности которого внесены ЮНЕСКО в реестр наиболее ценных сооружений Европы. Помимо чиновников, историков, экологов, представителей общественных организаций и церкви, в данном заседании приняли участие и партнёры ЗАО «Струнные технологии», представившие концепцию строительства городской транспортной линии (http://rsw-systems.com/news/razvitie-skyway-v-mogilyove).

Сегодняшнее событие явилось продолжением сотрудничества с бизнесом и администрацией Могилёва.

Есть надежда и твёрдая уверенность, что идея струнного транспорта учёного из Беларуси Анатолия Юницкого найдёт применение на своей родине.

.... * * * ....

Первое в областных городах Беларуси предприятие с участием ЗАО «Струнные технологии» – «Белтранснет» – успешно зарегистрировано в Могилёве для реализации адресных проектов.

Одно из центральных направлений деятельности ООО – лоббирование законопроекта по новым видам транспорта. Стабильная законодательная база для инновационных видов транспорта даст технологии возможность развиваться в Беларуси и может стать образцом для всех стран мира.

Пока теоретики гадают, кто первым запустит SkyWay: Австралия, Индия или Турция, в Беларуси вовсю готовятся к ЭкоФесту 2017, куда граждане 80 стран мира смогут попасть без визы.

…Как известно, солнце восходит на востоке. Так же и важные технологические решения часто движутся по странам с востока на запад.

В Единый государственный регистр юридических лиц и индивидуальных предпринимателей внесена запись о государственной регистрации общества с ограниченной ответственностью «Белтранснет-СТ». ООО «Белтранснет-СТ» является информационным партнёром ЗАО «Струнные технологии», а также заказчиком проектов по технологии SkyWay.

Цель компании – внедрить транспорт второго уровня в Беларуси и дать каждому возможность не только пользоваться транспортом, но и получать выгоды от его использования.

Те, кто сегодня вместе со SkyWay, изменят мир для всего человечества. Благодаря SkyWay решается целый ряд самых болезненных проблем современности и люди мира получают новую свободу – перемещаться доступно, комфортно, быстро и безопасно в любую точку мира, объединённого сетью дорог SkyWay – Транснет.

Анатолий Юницкий стал почётным вице-президентом Арабо-словацкой торгово-промышленной палаты

24 февраля 2017 г.

ЗАО «Струнные технологии» продолжает серию переговоров с представителями стран Персидского залива.

На текущем этапе встречи проходят при участии делегатов словацкого бизнеса. От ближневосточного региона в минский офис проектной организации прибыл председатель Арабо-словацкой торгово-промышленной и сельскохозяйственной палаты г-н Джамал Морси. Вечером приехали и другие важные гости. Помимо обсуждения вопросов инвестиционного и технического сотрудничества, в программе визита – рабочая поездка в демонстрационно-сертификационный центр и на производство.

В ходе встречи генеральному конструктору SkyWay Анатолию Юницкому было сделано предложение занять позицию почётного вице-президента Арабо-словацкой торгово-промышленной палаты.

Джамал Морси пояснил, что статус почётного представителя организации, имеющей признание в арабском мире, позволит более эффективно вести переговоры с бизнесменами и политическим истеблишментом региона.



Назначение осуществлено в логике развития трёхстороннего сотрудничества и органично включается в комплекс осуществляемых торгово-промышленной палатой действий.

– Мы сделаем всё от нас зависящее для того, чтобы содействовать скорейшей реализации технологии, – заявил господин Морси. – Потому что в мире не существует альтернативы проекту, предложенному Анатолием Юницким. За ним – будущее!

Возвращение инвестора

В тот день, когда происходил первый тестовый прогон юнибуса SkyWay – 21 апреля 2017 года, на территории демонстрационного центра появился человек, который, может, больше всех был заинтересован увидеть воочию «Струны Юницкого».

Этот человек сыграл едва ли не самую главную роль в истории рождения струнного транспорта. Он смотрел на движущийся юнибус и не мог произнести ни единого слова: он верил и не верил в происходящее. Радостные эмоции переполняли его душу.

Назовём его имя:

Дмитрий Владимирович Терёхин.

В судьбе Анатолия Юницкого он принял самое активное участие. Дмитрий показал себя как человек отзывчивый и рискованный, едва ли не авантюрный. Посудите сами: к нему обращается изобретатель Юницкий, показывает чертежи и рисунки, выкладки и формулы, гранты ООН и десятки советских грамот, рассказывает о каких-то струнных трассах и что он собирается строить испытательный полигон в Озёрах под Москвой… И что на этот проект нужны деньги.

Нет, Дмитрий Терёхин не посмотрел на него как на одержимого, просто улыбнулся, глядя в его полешукские глаза, произнёс:

– Я дам деньги. Миллион долларов. Даже полтора. Потому как поверил в проект.

Анатолий Юницкий после его слов не знал, верить или не верить ему, но уточнять не стал.

Инвестор, видя его недоверчивость, подтвердил уже серьёзно своё решение.

Таким образом, Терёхин и стал в 2000 году самым крупным инвестором, который без сомнений и оглядки сразу же поверил в перспективность технологии Анатолия Юницкого. Именно благодаря ему осуществилось финансирование строительства испытательного полигона около подмосковного города Озёры, где в самом начале XXI века – в 2001 году – и было реализовано первое поколение струнного транспорта.

Сумма инвестиций тогда составила 1,5 млн долларов. Недостающую сумму – 300 тысяч долларов – инвестировал из своего губернаторского фонда генерал Александр Лебедь, который также поверил в гениальную идею изобретателя Анатолия Юницкого.

По ряду многих причин сотрудничество Юницкого и Терёхина было прервано. И на протяжении пятнадцати лет бывшие партнёры не имели никаких контактов и связей. Дмитрий Владимирович окунулся с головой в свои проблемы и поэтому ничего не знал о судьбе «струн», и существует ли вообще продолжение этого проекта.

Немного подождав, когда гость отойдёт от мыслей и эмоций, увидев «живую картинку» – воплощение совместной мечты, к нему подошёл главный репортёр SkyWay Михаил Кириченко, попросил об интервью. Получив согласие, они отправились в гостевой домик, где происходят деловые встречи с гостями из разных стран. Стало полной неожиданностью для Терёхина, когда Юницкий по старой памяти месяц назад отыскал телефон и позвонил ему, пригласил посетить Минск, чтобы тот ознакомился с текущим этапом развития струнного транспорта.

– Первый вопрос: как вы оказались здесь, что вас привело в ЭкоТехноПарк?



– Что привело? – переходит Дмитрий Терёхин на шутливый тон. – Что привело… Юницкий позвал – и я пришёл. Как и шестнадцать лет назад, когда он позвал меня за собой. Вот и сейчас меня привёл Анатолий Эдуардович. А позвонил мне месяц назад, спросил, не хотел бы я посмотреть то, что уже сделано в плане струнной дороги, на каком этапе сегодня проект. Я с радостью согласился. То, что я сегодня увидел, связано как-то с мистикой, с машиной времени. Это как во сне. У меня такое чувство, что мы с Анатолием расстались вчера, и за нашей спиной не было этих шестнадцати лет. Тогда чертежи на бумаге –

а сегодня юнибусы летят по воздуху. До них можно дотронуться. Да что дотронуться – сесть в удобное кресло и полететь над зелёным полем. Фантастика! Это больше, чем впечатляет, для простого ума – это непостижимо!

Всё гениальное – просто. Но в эту идею почему-то мало кто верит. А зря. Все хотят посмотреть, пощупать своими руками. И их можно понять. Я рад и счастлив, что Анатолий Эдуардович, можно сказать, достиг этого один. Моя помощь была лишь на начальном этапе, остальное он нёс на своих плечах и в своей голове. Конечно, со своими помощниками и партнёрами, но он был и остаётся ведущим.

Теперь эта идея воплотилась в промышленное производство, и вот-вот она воплотится полностью и будет служить людям. Это огромная помощь человечеству в плане перевозки пассажиров, грузов. Сама система обладает уникальными качествами – информационными, а сам Анатолий – философией жизни. Я в него верю, как и поверил раньше, и поэтому как смогу, буду и дальше помогать.

М.К.:

– А сейчас я хочу предоставить слово Анатолию Юницкому. Скажите, Анатолий Эдуардович, а какое у вас сегодня чувство, когда на ваш корабль, корабль вашей Мечты, снова взошёл по трапу и стал рядом с вами за штурвал небесного судна ваш давний и надёжный партнёр ещё первого поколения «струн»?

А.Ю.:

– Я чувствую и ощущаю благодарность этому человеку (обнимая Терёхина), который вложил в те годы полтора миллиона долларов в проект первого поколения «СТЮ», в который никто не верил. А он поверил. В меня поверил, в проект поверил. Было тогда очень трудное время. Потом финансирование прекратилось, хотя он вкладывал свои деньги в десятки других проектов. То, что мы сделали, а оказывал нам тогда помощь и Александр Лебедь, губернатор Красноярского края, было недостаточно, и оно приостановилось. Но я с твёрдой уверенностью могу утверждать следующее: даже то, что было сделано тогда, благодаря в первую очередь Дмитрию Владимировичу, не пропало напрасно, наоборот, это был мощный толчок к следующему шагу. Я получил знания, неоценимый опыт, и всё это понёс дальше, отправился в свой нелёгкий путь, чтобы выйти на струнный путь.

Если бы не было знания и опыта, полученного при первом этапе, не было столько препятствий и шишек на мою голову, не было б и этого четвёртого поколения, того, что мы имеем и видим сейчас. Вот в этом и заключается моя главная благодарность Дмитрию Владимировичу. Я не забыл и никогда не забывал, что тогда было, какую помощь он мне тогда оказал. Поэтому, когда я решил, что пришла пора показать

ему наше совместное детище, над которым мы тогда вместе работали, я и позвонил ему, пригласил в гости. Думаю, что он и сам не ожидал, что ему позвонит его старый друг…

– Да, действительно, это было полной неожиданностью. Приятной неожиданностью. Кстати, последние года два я вспоминал о Юницком. Кто-то стучался в мою память, просил, требовал, чтобы я связался с ним. Но он сам опередил меня. Случайность? Нет, я считаю, что это закономерность. Не могли мы, имея одинаковую одержимость, потеряться в этом мире. Я, может, и раньше мог бы узнать, где Юницкий и чем он занимается, войдя в интернет, задать вопрос, но я не часто захожу в мировую паутину, поэтому…

– Вы могли потерять полтора миллиона долларов… Просто так.

– Я и больше терял, что поделаешь. Мы можем терять голову, выбрасывать деньги просто так из-за каких-то обстоятельств. И этих денег мне не жалко. Но вы же развивались? Тогда создавались модели, это было интересно людям. На то диво приезжали посмотреть губернаторы, чтобы увидеть и дать свою оценку.

– Но он неожиданно приобрёл значительно больше. Это так, если говорить о вашей доле?

– Да, да… Всё правильно. А если говорить о дальнейшем сотрудничестве, то осталось совсем немного времени, и вы всё увидите, увидите её плоды…

В заключение Анатолий Юницкий заявил:

– Мы намерены увековечить тот факт и вклад, который внёс Дмитрий Терёхин в развитие струнного транспорта на первоначальном этапе. Поэтому на нашей Аллее славы инвесторов SkyWay в первых рядах и появилась скульптура с золотой табличкой – «*Инвестор Дмитрий Терёхин*».



В гостях у Далай-ламы

15 мая 2017 г.

В городе Дхармсале по инициативе духовного лидера Тибета Далай-ламы XIV состоялась его встреча с генеральным конструктором SkyWay Анатолием Юницким. Это событие связано с работой по внедрению транспортной системы SkyWay в данном городе, где Его Святейшество постоянно проживает, начиная с 1959 года.

Личность Далай-ламы, а также его религиозный и культурный статус сделали Дхармсалу одним из наиболее посещаемых городов в Индии, куда каждый год приезжает более полутора миллионов туристов.



Существенный наплыв людей в поселение со сравнительно небольшой территорией и сложным рельефом влечёт за собой серьёзные логистические проблемы, которые руководство штата планирует решить при помощи технологии SkyWay.

По озвученному министром городского развития Судхиром Шармой плану первая очередь дороги длиной 15 км будет введена в эксплуатацию уже в течение ближайших трёх лет.

– Дхармсала станет пионером по внедрению инновационной технологии, – добавил он в своём интервью индийским СМИ. – Струнная дорога нужна нам как воздух, при помощи неё мы решим многие свои проблемы – начиная от экономических и заканчивая духовными.

В ходе встречи между Анатолием Юницким и Далай-ламой XIV была проведена презентация проекта по созданию дороги струнного транспорта SkyWay в этом городе.

Генеральный конструктор рассказал Его Святейшеству о своём видении будущего мироустройства, в котором человек и природа смогут существовать в гармонии друг с другом, а транспорт перестанет быть проблемой не только в Дхармсале, но и всюду в мире.



Анатолий Юницкий изложил духовному лидеру своё видение будущего:

– Наши планы – только вверх. Капитализация струнного транспорта по схеме краудинвестинга (народного финансирования) была начата в 2014 году. Для этого интеллектуальная собственность и ноу-хау, созданные за предшествующие 38 лет, «упакованы» надлежащим образом и вынесены в британскую юрисдикцию. Они оценены как имущество независимыми оценщиками, имеющими международные лицензии, и внесены в уставный капитал компании. Собственником этих сотен ноу-хау и исключительных прав на них в настоящее время является эта компания, одним из соучредителей которой закономерно является и сам автор SkyWay-технологий. Совладельцем компании и принадлежащей ей интеллектуальной собственности становится каждый, кто инвестирует в развитие технологии.

Первостепенными задачами для всех нас являются завершение строительства демонстрационно-испытательного комплекса технологии SkyWay – ЭкоТехноПарка, демонстрация всех направлений и возможностей струнного транспорта и его сертификация. Работа по всем этим направлениям идёт хорошими темпами, обозначенные задачи близки к своему решению.

Опираясь на то, что уже сделано, мы смотрим в будущее с большим оптимизмом и уверенностью в том, что нам предстоит лишь расти. У нас уже есть первые договоры на создание транспортно-инфраструктурных комплексов – грузовых, городских, высокоскоростных междугородных. Мы с успехом ведём переговоры по десяткам других проектов.

Совсем скоро мы получим и первую прибыль, которая станет достойной наградой за труд тех, кто работал над созданием технологии, и за веру в проект тех, кто стал её инвестором. Получив прибыль, мы

выйдем на биржу и тысячи акционеров компании-создателя струнного транспорта станут долларовыми миллионерами, а более десяти – миллиардерами. Среди них буду и я.

Затем я хочу все свои лично заработанные деньги инвестировать в разработку космической программы SpaceWay. Эту программу сегодня никто не готов финансировать – ни Россия с её Роскосмосом, ни Соединённые Штаты Америки с их НАСА, ни Организация Объединённых Наций. А ведь только научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по этой программе потребуют порядка 100 миллиардов долларов вложений.

Реализация программы SpaceWay – «Космический путь» – обеспечит переход земной цивилизации на новую ступень развития. Мы станем космической цивилизацией, у которой индустрия будет вынесена за пределы нашего дома – биосферы планеты Земля. У нас, а значит, и у наших внуков и правнуков, появятся безграничные возможности для дальнейшего технологического развития без конфликтов между Земной Биосферой, созданной Богом, и Индустриальной Техносферой, созданной Человеком Разумным.

Для этого у человечества есть всё необходимое:

1. Финансы – необходимо порядка 2 триллионов долларов, то есть 3-4 годовых военных бюджета США;

2. Металл – необходимо порядка 100 миллионов тонн, то есть столько стали, сколько её выплавляется в мире за пару недель, или столько, сколько тратится её за несколько месяцев только на производство автомобилей;

3. Бетон – порядка 5 миллионов кубических метров, то есть примерно столько же, сколько ушло его на строительство плотины Саяно-Шушенской ГЭС;

4. Энергетическая мощность (для выведения в космос за один рейс порядка 10 миллионов тонн грузов и 10 миллионов пассажиров) – порядка 100 миллионов киловатт, что сравнимо с суммарной мощностью реактивных двигателей одного тяжёлого ракетоносителя;

5. Снижение себестоимости геокосмических перевозок на четыре порядка – с десятков миллионов долларов до нескольких тысяч долларов за одну тонну груза.

Но у человечества сейчас нет главного – понимания того, что другого пути нет. На осознание этого у нас не так уж много времени – не более 2-3 поколений. Если не поймём, то наступит точка невозврата, нашу земную технократическую цивилизацию неизбежно и неотвратимо убьёт её же собственный ребёнок – индустриальная техносфера, занявшая на планете ту же нишу, что и биосфера.

Поэтому мой девиз: «Строй SkyWay – спасай планету!»

Взгляды изобретателя струнного транспорта оказались созвучны мировоззрению духовного лидера Тибета. Его Святейшество пожелал Анатолию Юницкому успеха в реализации задуманного и одобрил планируемое строительство.

Далай-лама XIV широко известен оптимистическим отношением к науке и потенциалу её развития, выступает за бережное отношение к природе и упразднение любых форм насилия между людьми.

В 1989 году за свои пацифистские и экологические идеи он был удостоен Нобелевской премии мира.

Его Святейшество Далай-лама, поясняя своё учение, остановил выбор на практическом аспекте буддийского учения, выбрав для объяснения два основополагающих сочинения: «Ступени созерцания» (санскр. бхаванакрама) Камалашилы и «Краткий ламрим» (тиб. ламрим дудон) Чже Цонкапы.

Первый текст был написан индийским учителем и посвящён правильному подходу к медитации, второй был составлен тибетским наставником и излагает последовательные ступени пути к пробуждению.

Автор «Ступеней созерцания» – ачарья Камалашила – один из семнадцати учёных-философов (пандит) древнеиндийского монастыря-университета Наланда, духовными преемниками которого Его Святейшество Далай-лама называет тибетских наставников. Самый известный из них – автор «Краткого ламрима» великий Чже Цонкапа – почитается в Тибете наравне с Буддой.

Для всех это замечательная возможность познакомиться с трудами духовных учителей двух священных земель – Индии, давшей миру Будду и блистательных философов Наланды, и Тибета, сохранившего и развившего богатейшее наследие Древней Индии.

Его Святейшество Далай-лама неизменно подчёркивает актуальность наследия Наланды для современного мира.



«Тибетский буддизм, уходящий корнями в традиции монастыря-университета Наланда, – самое полное направление в буддизме из существующих на сегодняшний день. В то время как религиозные практики буддизма представляют интерес исключительно для буддистов, изучение буддийской логики и теории познания, а также науки о сознании и эмоциях, разработанные учителями Наланды, будет полезно каждому человеку», – подчеркнул, заканчивая изложение своих доводов, Его Святейшество Далай-лама.

К слову, учение Будды, некогда пришедшее из Индии в Тибет и далее – в Монголию и буддийские регионы России, теперь приносит пользу людям всего мира вне зависимости от их вероисповедания.



Учения Его Святейшества Далай-ламы XIV открыты для всех – как для буддистов, так и для людей, проявляющих интерес к философии буддизма, в которой гармонично соединяются глубокая мудрость и безграничное сострадание.

Расставаясь с Анатолием Юницким, Его Святейшество Далай-лама предложил сфотографироваться на память.

На Золотой колеснице

8 июня 2017 г.

Демонстрационно-сертификационный центр SkyWay посетил председатель оргкомитета премии «Золотая колесница» ***Альберт Жуков.***

Целью приезда явилось знакомство с достижениями SkyWay, обсуждение перспектив сотрудничества и подготовка к награждению Анатолия Юницкого и возглавляемого им коллектива за достижения в сфере перспективных транспортных разработок.

– Что меня привело в парк SkyWay? Здесь напрашивается аналогия: как история развивается по спирали, так и во взаимоотношениях людей. К этому подталкивают определённые события, происходящие в их жизни.

С проектом Анатолия Эдуардовича и с ним самим познакомились в Государственной Думе РФ лет десять назад. Проект сегодня широко известен, но тогда имело это всё как образ мечты. Был интересный презентационный фильм, рисунки, выступления. Ясно было, что Анатолий Юницкий с этим проектом жил и пытался реализовать его.

Спустя год-два мы уже награждали проект струнного транспорта премией, тогда ещё российской, «Золотая колесница». Потому что это действительно был прорыв – достаточно яркий, достаточно смелый и даже дерзкий проект, который если бы звёзды сложились лет семь-восемь назад в благоприятное созвездие, – был бы уже реализован и изменил бы жизнь планеты достаточно серьёзно.

Сейчас так получилось, что российская премия «Золотая колесница», которая вышла далеко за пределы России, объединяет около тысячи лауреатов более чем из 80 стран. Месяц назад мы дошли уже до уровня ООН, проводили награждения. И соответственно за прошедший год у Анатолия Юницкого произошли серьёзные изменения, и в принципе я сегодня, побывав на испытательном участке, получил серьёзный шок.

На протяжении многих лет, когда видишь на презентациях рисунки и чертежи, и это происходит не один раз, то начинаешь понимать (а где-то и убеждён), что всё, что показано, так и останется красивыми рисунками. А когда это видишь вживую и всё это можно потрогать руками, да и не только потрогать, но и ещё проехать, как говорят, прокатиться с ветерком, то можно понять моё состояние.

До этого мы провели серьёзные переговоры на тему долгосрочного сотрудничества в рамках реализации нашего международного проекта, потому что проект наш «Золотая колесница», которому уже 12 лет, стал своего рода транспортным «Оскаром» и объединяет сильнейшие транспортные компании многих стран мира. В наших проектах много общего. Уверен, что наше партнёрство станет взаимополезным и взаимодвижущим вперёд. Потому что цели схожи, задачи схожи, а мы стараемся из всех инноваций выделить главное, показать это людям.

Здесь же мы видим транспорт будущего, и не такого уж далёкого, который изменит жизнь людей к лучшему. И поэтому я здесь для того, чтобы:

во-первых, осмыслить то состояние, которое я испытал от увиденного…

во-вторых, поддержать морально автора гениального проекта.

Мне очень приятно это видеть и ощущать. Скажу ещё: в мире очень мало людей, которые могут реализовать свою мечту ещё при жизни.

Лично у меня была цель – довести уровень «Колесницы» до общепризнанного, довести до статуса ООН, мне это удалось сделать в прошлом месяце, когда мы проводили Гранд-церемонию. И то же самое здесь, когда человек потратил на свою идею, на её реализацию большую часть своей жизни, он может сам всё увидеть воочию. Да и не только увидеть, а принимает самое активное участие в доведении этого проекта до конца, до практического использования. И дай Бог ему здоровья и выдержки, чтобы всё это получилось и реализовалось! Люди, хоть и с небольшим (а может и с большим!) опозданием, получили подарок – транспорт будущего!

В Праге 23–24 июля будет проходить мероприятие совместно с банковским советом стран СНГ, пражские деловые встречи, целью которых является интеграция стран СНГ в Европу. Соответственно, там будут присутствовать компании из стран СНГ и европейских стран, где мы планируем отметить заслуги ведущих проектов, в первую очередь «Струнные дороги Юницкого». Как это прекрасно – мы ведём разговор, а за окном живое воплощение мечты беларуского учёного – его детище – юнибус – летит по струнам!

Мне задают вопрос: как так случилось, что была присвоена премия и бывшим вашим партнёрам, ныне конкурентам SkyWay – компании Adgex Limited (Australia)? Как это случилось? Что изменилось с той поры? И можно ли сравнить эти два проекта? Знаете, невозможно даже сравнивать несравнимые вещи.

Поясню. Недавно в ООН мы обсуждали замечательный проект от Италии – «Шёлковый путь». Но сколько лет уйдёт на его реализацию, никто не знает. Проект сам по себе хорош, это признают все. В этом проекте задействованы нынешние министры ряда европейских стран, в том числе Китая и России, мэры крупных городов. Суть проста – связать Китай и Европу по высокоскоростному метро, которое пройдёт и через Россию. Естественно, по пути маршрутов все мэры объединились в единую команду, которая готова этот проект реализовывать.

Отличная команда, отличные идеи! Все понимают, в том числе и наука. Но назвать реально дату или год, когда он будет реализован, не берётся никто.

То же самое и здесь. Я не буду углубляться в сходство и различия технологий. Скажу только одно: в проекте Юницкого ничего криминального не было. Мы же не знали, что тот же Узлов просто похитил технологию у Юницкого, осуществив рейдерский захват его австралийских компаний. Опять же – этот их проект-плагиат, пока на бумаге проект, потому что его развивать нужно, а без Юницкого команда Узлова не способна это сделать. Разве можно сравнить бумажный проект с тем, что реально существует перед моими глазами здесь, в Марьиной Горке? Есть стремление к мечте, заимствованной у кого-то и продвигаемой как своя, причём с большими искажениями, а есть реализованная мечта, причём реализованная именно автором этой мечты, значит реализованная верно.



Каким я вижу транспорт будущего? Каких только сегодня нет проектов! О транспорте будущего говорить достаточно сложно. Потому что есть уже и беспилотные автомобили, о которых говорили лет пятьдесят назад как о чём-то недостижимом. Тот же город Лос-Анджелес… Там уже больше половины таких же автомобилей. Офис Гугл, где стоянка в 50 тысяч машин для своих сотрудников… Подъезжают, втыкают в розетки вилки для дозаправки. Лет десять назад об этом говорили как о фантастике. А всевозможные дроны, которые поднимают людей в воздух.

Другой вопрос: железнодорожный транспорт может измениться или исчезнуть? А почему бы и нет. А на смену ему и другому транспорту могут прийти юнибусы и юнибайки. Это уже реально. Об этом транспорте года три-пять назад я бы сказал, что это транспорт будущего. Сегодня – нет. Сегодня я говорю: это транспорт настоящего времени. И это здорово!

Мне очень приятно и радостно, когда будущее приближают простые обычные люди. Или – необычные. Такие, как Анатолий Юницкий.

И как продолжение сюжета –

Третья премия «Золотая колесница»

6 июня 2017 г.

Торжественная церемония награждения международной премии «Золотая колесница» прошла в Праге в отеле Ambassador Zlata Husa. Проектная организация по разработке струнного транспорта SkyWay была награждена, и уже не в первый раз. Инновация Юницкого уже удостаивалась почётной награды в 2009 и 2011 годах.



В этот раз была получена премия в номинации «Самый инновационный экологический проект в транспортной отрасли». В этом году были вручены всего две «большие» колесницы, одну из них получил президент Чехии.





Награждение стало одним из центральных событий международного финансово-экономического форума стран СНГ и Европы «Пражские деловые встречи», который в этом году прошёл в Чехии. Обсуждение новых форматов экономического сотрудничества в условиях современных геополитических реалий стало лейтмотивом мероприятия.

На форуме выступили представитель администрации президента Чехии Петр Пирунчик, временный поверенный в делах РФ в Чехии Феодосий Владышевский, посол Беларуси в Чехии Валерий Курдюков, представители академического и инженерного сообществ. Вес последних был особенно важен для премии и дипломов. Те, кто следят за проектом струнного транспорта давно, не могут не отметить наличие на дипломе в том числе подписи Бориса Лёвина, ректора Московского государственного университета путей сообщения. Того самого вуза, который когда-то (ещё под старым названием МИИТ) не был уверен в рекомендациях для проекта СТЮ в Хабаровске и дал резко отрицательное заключение.

Время расставило всё на свои места.

За двенадцать лет своего существования премия «Золотая колесница» стала «своего рода транспортным «Оскаром» и объединяет сильнейшие транспортные компании из многих стран мира».

Сотрудничество между SkyWay и «Колесницей» рассматривается организаторами как серьёзная возможность роста и получения выгоды для обеих сторон, объединённых общей целью – менять жизнь людей к лучшему.

Алесь Плотко



Глава вторая

Отступление третье

А между тем, а между тем...

Не дают покоя лавры победителя не только завистникам, но и явным противникам, даже, откровенно говоря, врагам и недругам. Тем, которые стремились присвоить себе идеи и проекты, хотели нажиться на этом, не признавая, что они плагиаторы, воры, уголовные даже элементы.

Они даже стараются изо всех сил обелить себя, доказать, что это у них уворовали гениальные идеи. Точнее говоря, что это сам Юницкий уворовал идеи у своих противников. Абсурд... Но тем не менее, они это стараются доказать в различных судах, не стесняясь, не боясь даже Божьего Суда, откровенно врать и наводить напраслину на истинного автора и изобретателя струнных небесных дорог.

Мешает ли это в работе Анатолию Юницкому? А как бы вам мешало то, что над ухом звенит надоедливый комар и стремится впиться в мочку уха? Его не видно, но он зудит... Неприятно? Вот именно. Так и здесь. За спиной у него, правда, четыре десятилетия упорного труда, бессонные ночи, не зная отдыха и отпусков, живя только одной мыслью о своём изобретении. Может ли он тратить время и энергию на тех, кто гавкает из-за угла, не показывая своё истинное лицо или, точнее, морду?

Мы поручили разобраться в этом вопросе Евгению Петрову, который с первого дня работает в струнном транспорте, который постоянно находится рядом с Великим Изобретателем и Учёным.

Пока суд да дело

Вильнюсская окружная прокуратура приняла постановление о прекращении досудебного расследования, направленного на выявление признаков незаконной финансовой деятельности в работе созданных Анатолием Юницким на территории Литвы организаций. Решением органа исполнительной власти признано, что никаких данных, подтверждающих подозрения в недобросовестности действий руководства фирм, намеревавшихся создать демонстрационно-сертификационный центр струнного транспорта на территории Литвы, в ходе расследования собрано не было.

Сняты все применённые временные ограничения прав собственности на имеющиеся на счетах указанных организаций денежные средства, ценные бумаги и иное имущество. (!)

Пока суд да дело, в ЭкоТехноПарке прошёл уже второй ЭкоФест – грандиозный праздник инвесторов и гостей из разных стран.

Были продемонстрированы промышленные образцы подвижного состава. Как говорится, – «ничего особенного, листайте дальше, зачем нам инновации и инвестиции в страну».

Можно было бы сказать, что расследование, длившееся без малого три года, завершилось ничем. И, однако, такая формулировка не верна. Своими действиями литовская правовая система не только поставила под вопрос собственную компетентность, но и нанесла серьёзный ущерб деловой репутации инженера, учёного и предпринимателя Анатолия Юницкого и бренду SkyWay. Подобные действия со стороны власти или кого бы то ни было не должны оставаться безнаказанными. Со стороны Юницкого будет подан ответный иск о компенсации нанесённого ему и инвесторам возглавляемого им проекта ущерба и упущенной выгоды.

Но кроме этого развиваются события и на другом фронте борьбы, которые мешают плодотворной работе организации, – это возня с троллями разных мастей. И это всё не только отвлекает, отнимает драгоценное время, когда каждый час и минута на счету, но добавляет ненужное нервное напряжение.

В полном объёме обжалуется в кассационной инстанции решение суда первой инстанции по иску Анатолия Юницкого к ООО «Онлайнер». По мнению истца, указанное решение, о котором мы уже сообщали ранее, является необоснованным, изложенные в решении суда выводы не соответствуют установленным фактам и обстоятельствам дела. В этой публикации мы попробуем вникнуть в некоторые наиболее яркие и характерные аспекты, связанные с деятельностью SkyWay и Анатолия Юницкого, судов, их причин, мотивов, доводов оппонентов, судей, осуждающих.

Разумеется, что все данные в публикации оценки и суждения имеют лишь предварительный характер, в значительной мере являются личным мнением автора. Но факты, тем не менее, остаются фактами, и их нельзя истолковать как-то иначе, в угоду кому-либо.

Окончательно же всё расставит на свои места лишь время.

Мы подходим к следующей теме –

о прессе и прессинге в Литве и Беларуси, об их сходстве и отличиях.

Одной из причин, по которым начались уголовные расследования в Литве, явилась серия публикаций на местном портале DELFI.

И по форме, и по содержанию эти статьи мало чем отличались от тех, что увидели свет в беларуском «Онлайнере». Подобные издания, рассчитанные на широкую аудиторию и имеющие как будто «либеральную» направленность, обыкновенно подают информацию по следующей схеме: редакция о чём-то узнала, решили разобраться, а то, что узнали и в чём разобрались, у них вызвало шок. Потуги на сенсацию. Уже как будто подключены эксперты, они комментируют, раскрывают глаза на происходящее, а это уже скандал, интриги разоблачены, и тут уже следует обязательный вывод и комментарий – «куда смотрит правительство и правоохранительные органы». Здесь самое главное – своим «разоблачением» вызвать интерес как можно большего круга читателей. Чем горячее будет материал, тем лучше.

Этим, кстати, и определяется присущий большей части непрофильных «либеральных» СМИ взгляд на вещи – скептический и поверхностный. И обязательно с примесью желчи. А это уже принцип кулинарно-журналистского искусства – чем больше в супе перца и яда, тем больше негодование тех, кто употребил или попробовал его. Вызвать, так сказать, у читателя возмущение и негодование от «правдивого изобличения прохвостов», даже, извините, рвоту от несварения желудка.

Напрашивается вопрос: а как реагировать на такую откровенную ложь? Промолчать, не огрызаться, не вступать в полемику? Тогда тот же читатель может подумать: раз молчат – значит, виновны.

Но лучший отпор и ответ лжецам – создание струнного транспорта, демонстрация его всем странам мира. И это произошло 1-го июля 2017 года. То, что увидели гости, приехав на ЭкоФест, привело их в изумление, все были шокированы и удивлены: транспорт реален, и он действует, в нём и прокатиться можно!

Кроме юнибайка и юнибуса, гостям показали двухвагонный 48-местный бирельсовый юнибус, грузовой юнитрак в движении и новую провисающую путевую структуру. А в Onliner утверждают, что это фантазёры, не иначе – всё это сделано пенсионерами из фанеры. Мол, всего этого на самом деле нет, это обман, потёмкинская деревня. Но правда жизни – это не правда лжи.

Мы это не придумали. 5000 человек там были и это всё видели. Onliner опять же настаивает на своём: неправда всё это, обман, подтасовка, колхозники такого придумать не могут. Они на это не способны.

– Природа устроена очень разумно, и всё в ней уравновешено, – комментирует литовские и беларуские публикации Анатолий Юницкий. – Есть навозные жуки, которые любят экскременты и всегда найдут свою пищу, в том числе на цветущем лугу. Есть пчёлы, которые всегда найдут цветы и нектар, даже на загаженном лугу. Меня радует уже то, что с течением времени, по мере продвижения проекта SkyWay, жёлтая пресса находит у нас всё меньше грязи. Например, пару лет назад TUT.BY писал обо мне чуть ли не как о международном мошеннике, на которого завели уголовное дело и выгнали из Литвы. Из Литвы я уехал сам, а когда уголовное дело несколько месяцев назад наконец-то попало в суд, оно рассыпалось там как карточный домик, так как все обвинения были сфабрикованы и основаны на лжи, ненависти и непонимании.

В недавно вышедшей статье тот же TUT.BY охарактеризовал меня уже всего лишь как «человека с неоднозначной репутацией». Согласен с этим, меня не очень любят всякого рода маргиналы, ненавидящие Беларусь, беларусов и всё то, что их окружает. Но есть и те, которые меня понимают и любят, в частности, 300 тысяч инвесторов из 237 стран и регионов (стран больше, чем в ООН!).

И статья в DELFI, и статья в «Онлайнере» апеллировали одними и теми же аргументами, к которым можно свести всю или почти всю критику, высказываемую в адрес SkyWay: «Уставный капитал – нереально большие деньги; продают ничего не стоящие бумажки не разбирающимся в инвестициях пенсионерам; используют партнёрскую программу; неизвестно, будет ли эта технология работать, нигде ведь ничего ещё не построено; если что-то и начнут строить, то только для отвода глаз».

ОТДЕЛ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ПРЕСТУПНЫХ ДЕЯНИЙ ВИЛЬНЮССКОГО УПРАВЛЕНИЯ СЛУЖБЫ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ФИНАНСОВЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ЛИТОВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Адвокатская контора ГЛИМСТЕДТ Бернотас и партнеры Адвокату Й.Масёкусу — 06.06.2017 г. — № 25/10-1-24-8924

О ПОСТАНОВЛЕНИИ ПРЕКРАТИТЬ ДОСУДЕБНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ № 06-1-00068-14

Направляем Вам защитнику А.Юницкого и представителю ЗАО «Рэйл Скайвэй Системз Лтд» постановление, принятое прокурором Вильнюсской окружной прокуратуры Расой Миктиниене о прекращении досудебного расследования № 06-1-00068-14, ...

Время разбивает эти аргументы один за другим. Прогнозы затрат на инфраструктурное строительство ведущих мировых экспертов говорят о том, что уставный капитал SkyWay – вполне адекватен и даже скромен, учитывая сферу деятельности и перспективы прорывной транспортно-инфраструктурной технологии.

Рост стоимости инвестиционных долей за три года обеспечил рост реальной рыночной стоимости созданной Юницким группы компаний на 3 миллиарда USD. Суммы инвестиций и профессиональные компетенции инвесторов проекта неуклонно растут и выходят на всё более высокий уровень. Партнёрской программой на сегодняшний

день пользуются банки, страховые компании. Технология подтвердила свою работоспособность на территории демонстрационно-сертификационного центра SkyWay – ЭкоТехноПарка в городе Марьина Горка в Республике Беларусь, где и были построены первые инновационные транспортно-инфраструктурные комплексы, не имеющие аналогов в мире.

Объём проделанной за три года работы не имеет также мировых аналогов по соотношению затраченных средств и созданного продукта, что является более чем достаточным подтверждением серьёзности намерений группы компаний. Во всём этом смогли воочию убедиться тысячи людей из десятков стран мира 1 июля, посетившие демонстрационно-сертификационный центр SkyWay в Беларуси в рамках ЭкоФеста 2017. Нужно отдать должное беларусским властям, которые не поддались провокационным выпадам в адрес SkyWay со стороны местной прессы («Онлайнера»). В том числе и благодаря этому на территории республики быстрыми темпами развивается уникальный проект, обладающий огромным научным, технологическим и инвестиционным потенциалом. Власти же Литвы, поддавшиеся провокациям гонящихся за скандалом журналистов, теперь могут только сожалеть о том, что потеряли. А потеряли они очень и очень много.

Тон публикаций в этой стране меняется. Юницкий, оказывается, уже не мошенник, а русский учёный. Появилась даже нотка сожаления – ЭкоТехноПарк не был построен в Шауляе, вблизи базы НАТО.

Вероятно, так оно и должно было быть. Благодаря попавшим впросак и опростоволосившимся делопроизводителям европейской республики, демонстрационно-сертификационный центр струнного транспорта SkyWay возводится на родине Юницкого – в Республике Беларусь, в Марьиной Горке, неподалёку от места дислокации 5-й бригады спецназа.

Суд против DELFI и суд против «ОНЛАЙНЕРА».

Юницкий, защищая себя от несправедливых нападок, вынужден был подать иск в суд и на литовский, и на беларуский порталы.

Результат ожидаем – оба иска суды отклонили.

Решения обжалуются.

Многие говорят, что не стоило этого делать – «собака лает, караван идёт». Юницкий же придерживается другого мнения и приводит другие сравнения:

– А если твою машину разбили хулиганы, прокололи колёса, выбили стёкла? Или квартиру ограбили? Наверное, ты не будешь говорить: «Не нужно обращать внимание, пусть так и остаётся». Наверное, ты обратишься в милицию и будешь ждать, что совершивших против тебя, против твоей собственности преступление накажут. Не ты накажешь, а те, у кого на это есть право и обязанность – власть. Так и здесь – то же самое. Да, журналисты очень вредят моему делу, не только моему, но и всех тех, кто инвестировал в этот проект. Я что, должен на всё это закрывать глаза? Опять же, если к тебе на улице подходят хулиганы и начинают оскорблять, махать ножом, нужно попытаться проскользнуть мимо, не отвечать? В девяти из десяти случаев тебя изобьют, а то и убьют. Если ответить агрессией на агрессию, то шанс остаться целым значительно выше. Они просто увидят, что ты готов дать отпор, постоять за себя, и тогда подумают: прежде чем лезть в драку, стоит ли её затевать. Ведь можно и самому схлопотать.

А если ты идёшь не один, а, допустим, с женщиной или ребёнком? Ты просто обязан дать отпор. Так вот и я иду не один. Со мной и за мной 300 тысяч человек, наших инвесторов, и я отвечаю перед ними. Я обязан дать отпор.

А с другой стороны, может и к лучшему, что так случилось – ведь 320 рабочих мест ЗАО «Струнные технологии» теперь в Беларуси, моей родной стране, а не где-то ещё?.. Как говорят, в родном доме и углы помогают…

Сами по себе решения суда первой инстанции и их обоснования, что в Литве, что в Беларуси, достойны того, чтобы о них упомянуть.

В первом случае суд заявил о том, что Юницкий как инженер, «мнящий себя всемирно известным учёным», должен быть более терпимым и толерантным к оскорблениям и обвинениям в свой адрес.

Во втором (беларуском) суд вообще не посчитал нужным объяснить своё решение. В иске Юницкому было отказано потому, что истец в лице «Онлайнера» и автора статьи Константина Сидоровича не согласился с иском и с тем, что они в своей статье и в модерируемых ими же комментариях к статье якобы оскорбили Юницкого.

Потом по запросу истца суд-таки пояснил свою позицию, заявив, что сказанное в статье под названием «Илон Маск – чушь собачья, несите деньги мне» напрямую не относится к основателю «струн». Беларус основал «компанию на $400 млрд» и строит под Минском «сверхскоростной» SkyWay», «финансовая пирамида», «потёмкинская деревня», «из фанеры и картона несколько рабочих пенсионного возраста с зарплатой 500 долларов лепят какие-то юнибусы», «и эти несколько столбов закапывали целый год?» – либо не относится лично к Юницкому А. Э., либо не порочит честь и достоинство Юницкого, либо является всего

лишь мнением автора, на что тот имеет полное право (?). Полная абракадабра, даже, видимо, сам судья не знает, что означает их вердикт. Или это такой их стиль – сказать что-то и не сказать ничего.

В этой связи закономерен вопрос: к кому же тогда относится сказанное в статье, чью честь и достоинство порочит мнение её автора, текст которой переполнен той же ложью, ненавистью и непониманием, что и произведение его литовских коллег? Если в этой статье никто кроме Юницкого не упоминается, если статья переполнена фотографиями Юницкого и построена на интервью, взятого у него же в рабочем кабинете генерального директора – генерального конструктора, а также в ЭкоТехноПарке в Марьиной Горке и на производстве в Минске, где экскурсоводом был всё тот же Юницкий?

Странно как-то всё это и непонятно.

На этот вопрос суд почему-то отвечать не стал. Возможно, ответ даст суд более высокой инстанции? Как, возможно, даст он ответ и на вопрос о том, должен ли журналист нести ответственность за сказанное, за каждое написанное и напечатанное им слово. Или закон о печати и ответственности автора статьи за правдивость текста для них не указ?

Литовское дело против Юницкого – как показательный пример?

Судя по предварительным итогам судов Юницкого против литовского и беларуского СМИ, степень ответственности последних за публикуемую информацию ещё крайне низка.

В сети можно встретить характеристики статьи в «Онлайнере» как журналистского расследования. Звучит громко, даже красиво, но вот соответствует ли обещанное истине? Расследованы ли все обстоятельства? Нет.

Вряд ли можно называть расследованием материал, написанный без сколь-либо серьёзного углубления в тему, с ярко выраженной тенденциозностью и без намёка на попытку дать взвешенную оценку предмета описания. Серьёзные журналисты всегда занимают позицию середины, приводят факты те и те, а ты, читатель, сам разберись, кто прав или не прав. А здесь? На одну чашу весов брошены тонны лжи и подтасовки, а на другую – ни единого слова, ни единого примера…

А вот досудебное разбирательство в Литве – это уже расследование, в ходе которого были опрошены свидетели, направлены официальные запросы в компетентные органы, в том числе российские и беларуские, и даже – в Интерпол, и написаны многочисленные тома всевозможных отчётов.

Что же дало это расследование? Ничего. Так и журналисты, если они действительно пытаются разобраться, копнуть чуть глубже и берут на себя ответственность за свои же слова, ничего порочащего SkyWay они не находят. Весь же негатив, выливаемый некоторыми СМИ на проект, – оборотная сторона их собственной испорченности, ненависти ко всему новому и необычному, как следствие своего крайне низкого IQ – на уровне маргинала и даже дебила.

Раз уж мы про IQ заговорили, продолжим тему.

Вот так «судили» SkyWay в Литве: просто три (!) года шло делопроизводство и просто «не собрано данных». Досудебное расследование прекращено. Ещё раз. Три года. Нет данных. Бугагашенька.

Ну и в заключение, вместо него, предлагаю сатирическую зарисовку под названием:

«Фемида – чушь собачья, несите деньги мне, и вы выиграете любой проигрышный иск».

«Фемида – чушь собачья, несите деньги мне, и вы выиграете любой проигрышный иск» – так, наверное, подумал судья, вынося решение в пользу жёлтого портала, который оклеветал всемирно известного беларуского изобретателя.

На самом деле мы не знаем, что думал судья в тот момент, выносивший это несправедливое решение в пользу ненавидящей всё беларуское (и страну, и власть, и прогрессивно мыслящих белорусов) интернет-газеты. Если автор статьи самовольно вкладывал в мысли Юницкого «чушь собачья», то почему мы не можем в отношении судьи сделать то же самое? Вложить то, что мы думаем, как мог думать судья, а что? Он же вынес решение, опираясь на мнение эксперта-алкоголика, проплаченного ответчиком, при этом полностью проигнорировав экспертные заключения двух остепенённых и независимых экспертов, приглашённых истцом.

(Как ни странно, все иски к этой недогазете попадают к одному и тому же судье, а все суды против него ответчик почему-то, «совершенно случайно», всегда выигрывает).

Да, мы не знаем, что подумал судья. Но ведь он мог так подумать, судя по решению его суда. Он ведь не только думал, но и действовал. Например, на первом заседании любезно разрешил сесть журналисту-ответчику рядом со своим адвокатом, а истцу, когда тот высказал свою просьбу сесть рядом со своим адвокатом, отказал, мотивируя это тем, что у суда нет лишних стульев. В перерыве истец сам нашёл в коридоре стул и всё-таки сел рядом с адвокатом, вызвав этим недовольство судьи.

Мы всего лишь воспользуемся приёмами, которые продемонстрировали нам в суде ответчик, судья и так называемый «эксперт». В частности, последний утверждал, ссылаясь на бутылки с водкой (по пропитому лицу было видно, что эксперт испытывает похмелье), разве важно, сколько бутылок водки находится в ящике – то ли восемь, то ли двенадцать.

На этом взятом, вероятно, из собственного опыта примере, эксперт хотел продемонстрировать, что не важно, произносил ли на самом деле инноватор слова, взятые в кавычки в заголовке статьи – «Илон Маск – чушь собачья, несите деньги мне» – или не произносил.

Журналист всего лишь предположил, что истец мог так сказать(!), поэтому и взял эти слова в кавычки.

И было по меньшей мере странно слышать в суде, как судья старался помочь ответчику и «эксперту» выкрутиться в этой щекотливой ситуации. Судья старался совершить противоправное действие – одно понятие подменить другим. Можно ли прямую речь, вынесенную в заголовок статьи и взятую в кавычки, «приклеить» учёному? С помощью «убийственного» аргумента: сколько всё же бутылок водки было в ящике?

Эксперт, нанятый ответчиком, также твёрдо «не заметил», что журналист не только способен подумать, что интервьюируемый говорил что-то, чего на самом деле не говорил, но и мог что-то придумать. Он мог ещё представить в человеке что-то, чего в нём на самом деле нет и по аналогии с кавычками тут же перенести в статью: «Я так вижу».

Чтобы показать Анатолия Юницкого в неприглядном свете в своей статье, редакция «отфотошопила» фотографии инноватора, посмевшего заявить о прорыве в транспорте. Читай также так: «тоже мне, возомнил себя вторым Илоном Маском, американцем, правда, родом из ЮАР, – ты, бульбаш голодраный!..»

На лице инженера были выделены кровеносные сосуды, а само лицо сделано бордово-красным (причём выполнено это было достаточно топорно, так как после всех этих манипуляций с фотографией белая рубашка беларуса стала розовой), чтобы такие же маргиналы, как и редакция и журналист, могли в комментариях писать вроде таких перлов: «Почему этого алкаша с синей мордой ещё не выгнали из Беларуси и не посадили?»

При этом редакция удалила все положительные комментарии (а их было большинство) к этой статье (есть доказательства десятков удалённых комментариев в пользу беларуса-инноватора), но оставляла комментарии против него следующего типа:

«В этой дебильной стране ничего путного быть не может» и

«Я больше Гитлеру поверю, чем этому инноватору».

Судья тоже всего этого «не заметил», не его же, в конце-концов оскорбляют. Он вообще руководствовался какими-то особыми представлениями о справедливости и по-своему трактовал право, заменив «принцип невиновности» на «принцип виновности»:

«Ты виноват, ты преступник и докажи, что не так».

А ещё судья согласился с мнением проплаченного эксперта и двойного ответчика, что в статье не содержатся оскорбления в адрес истца (?), так как во всех фразах, унижающих его честь и достоинство, не упоминается его имя. Но оно ведь упоминается по тексту в других местах этого пасквиля.

Поэтому и мы, воспользовавшись этим уроком и приёмом, имён судьи, адвоката и эксперта называть не будем. Чтобы не придрались и не подали на нас в суд. Не нужно упоминать имена и фамилии, и можно предполагать, писать и говорить всё что угодно, имея убийственный аргумент:

«Да, он (она) этого не говорил(а), но ведь мог(ла) так сказать, а тем более – мог(ла) так подумать!»

Можно также попробовать взять на вооружение и предложенную интерпретацию права – «принцип виновности». Тогда мы вправе спросить: «А кто судья? И что собой представляет «Онлайнер» в лице журналиста с петушиной головой? А может, это они виноваты, и именно их надо преследовать и сажать в тюрьму (а может – как и деревья – в яму)?»

Это им подобные беларусы оклеветали своих же, беларусов Юницких, в 30-е годы прошлого века (литовцев ещё как-то можно понять – они оклеветали чужака-инженера). Это по доносу им подобных всех Юницких расстреляли, несколько десятков человек.

Повезло только отцу Юницкого – Эдуарду Петровичу – он остался жив. Ему было всего семь лет. А могли и расстрелять, как и всех Юницких. Но, видимо, Сам Бог не позволил сделать этого сталинским опричникам, которые не щадили никого – ни детей, ни взрослых… Иначе не было бы ни Анатолия Юницкого, ни SkyWay, ни SpaceWay.

Так что если кто-то вдруг увидел здесь какие-то совпадения с реальными фактами, то это – случайные совпадения. А если, не дай бог, кто-то подумает, что его оскорбили, то таких намерений у нас не было. Более того, это, скорее всего, сделали хакеры, вероятнее всего – русские (особенно то, что набрано выше курсивом).

И живёт он, и работает, несмотря на ауру неприятия и ненависти, переходящей в агрессию к нему и ко всему, что он делает, и так уже лет сорок, от людей, многих из которых он никогда даже не видел и не сделал им ничего плохого. Работает не ради денег, как какой-либо американец, не ради славы, как какой-нибудь француз, и не ради завоевания мира, как какой-нибудь немец.

Да, он такой, беларус, родившийся в самой радиоактивно загрязнённой сегодня точке планеты Земля – в центре Чернобыльской зоны, потерявший навсегда свою малую родину; внук «польских шпионов», расстрелянных на Полесье в 30-е годы (тогда всякого рода маргиналы проявляли бдительность и писали доносы в НКВД, а сейчас публикуют их в «жёлтой» прессе); несостоявшийся немецкий шпион из Гомеля в советское время; и совсем недавно, в 2017 году, доказавший в судах Литвы, что он никакой не русский шпион (хотя бы потому, что беларус), приехавший в «свободную» Европу не для того, чтобы нанести удар по НАТО, а чтобы поднять экономику этой страны в три раза за 15 лет.

И что за ним не стоит КГБ (по версии спецслужб Литвы), который якобы и придумал этот всепобеждающий проект SkyWay, в котором Юницкий – всего лишь легенда, «укравший у кого-то там инновацию».

А ведь уголовное дело на изобретателя SkyWay завели почти три года назад именно после того, как литовская жёлтая пресса проявила «пролетарскую бдительность» и потребовала посадить в тюрьму этого «международного мошенника» и «русского шпиона».

Так что не такие они и безобидные, эти тролли от прессы, и от них нельзя отмахиваться. Это их нужно наказывать (в рамках правового поля), а особо агрессивных – сажать в тюрьму, потому что они ничуть не лучше террористов.

Просто методы у них разные: одни убивают пулями и взрывчаткой, сея хаос, другие – пером и словом, сея ещё больший хаос, так как их раковая социальная опухоль даёт метастазы в душах миллионов людей.

Юницкий – всего лишь инженер. Инженер, только с большой буквы. И всё придумал и организовал сам.

На всех вас, потерявших разум, Бог привил ему иммунитет.

Это как сталь – чем сильнее закаляешь, тем прочнее она становится. Спасибо вам всем.

Все страны в гости к нам

Со всех концов земного шара приезжают, прибывают, прилетают люди разных профессий и возрастов, инвесторы и любопытные, чтобы посмотреть на чудо XXI века – Небесные дороги.

Информация о SkyWay доступна в каждом уголке планеты, в каждом маленьком городке и селении. И параллельно с правдивой информацией тролли подсовывают свои домыслы и кричат на весь мир, что это фальшивка. И поэтому вызывает недоумение у некоторых людей то, что увидели во всемирной сети. Где же правда, а где ложь?

Чтобы отделить правду от лжи, и приезжают жители разных стран в Марьину Горку, где и расположен ЭкоТехноПарк вместе с тестовыми участками струнной дороги – грузовой, городской и высокоскоростной междугородней. Недоверчивость исчезает в первые секунды, как они переступают порог опытного полигона. Перед их глазами взад-вперёд снуют удивительные машины, да не по привычным рельсам, а летят над землёй по струнам, которые протянуты от опоры до опоры…

«Бутафория, – продолжается недоверие, – это макеты, детские игрушки, которые могут управляться по радио… Разве в тот юнибус, как вы его называете, может залезть человек и прокатиться?»

Им предоставляется такая возможность: вот посадочная площадка, вот открыты перед вами двери, вот компьютерное управление: садитесь, убедитесь, какой это комфортный транспорт! И садятся, и дивятся тому, как бесшумно летят машины, не вздрагивают, не двигаются рывками…

Когда прибывают назад и сходят по лестнице, ничего произнести не могут – у них отнимается язык. И нескоро они придут в себя, нескоро избавятся от оцепенения, то, что открылось перед глазами, сказка или фантазия чудаков – не понять…

Уже тогда, когда гости располагаются в гостевом домике, когда отопьют из кубков холодной криничной воды, взятой из колодца, что находится рядом, удивляясь и восхищаясь, произнесут:

– Такого в своей жизни я не видел. А правда в том, что это существует, что по струнам можно прокатиться.

И после этого удивлённо зададут вопрос:

– А почему так долго этот проект не внедряется в жизнь?

Действительно – почему? Ответов на этот вопрос есть много, но это не зависит от тех, кто подарил человечеству SkyWay.

А в ЭкоТехноПарк прибывают и прибывают новые люди. Впору уже и туристическое агентство открыть, чтобы все желающие могли убедиться в том, что небесная дорога живёт и действует, и вот-вот

страны, которым нужен такой транспорт, применят у себя. Есть уже первые кандидаты, они ухватились за идею Юницкого. Убедившись в том, что SkyWay действует, что она самая экономичная и экологичная в мире, заключили договора на её строительство у себя в стране.

Сколько людей посетило ЭкоТехноПарк? Никто не считал, но это уже тысячи и десятки тысяч гостей. И никто из них – никто! – не высказал своё отрицательное мнение о струнном транспорте.

От Марьиной Горки до Персидского залива

2 марта 2017 г.

Абдуль Рахим Наки, генеральный секретарь Федерации торгово-промышленных палат стран Персидского залива, посетил ЭкоТехноПарк SkyWay вместе с председателем Арабо-словацкой торгово-промышленной и сельскохозяйственной палаты Гамалом Морси и основателем и председателем совета директоров группы компаний Relativity Group Алаа З. Альшаихом.

Высокий гость описал своё видение рельсового транспорта как ключ к преодолению многочисленных проблем транспортных перевозок. Абдуль Рахим Наки подчеркнул важность технологии для решения мировых экономических проблем через создание новых рабочих мест. Отдельного внимания в беседе удостоились страна, где находится ЭкоТехноПарк, – Беларусь и важность струнных технологий для её правительства и частного сектора.

– То, что я увидел в ЭкоТехноПарке, – говорит ***Абдуль Рахим Наки***, – меня восхитило. Обрадовало и удивило. Мы его посетили впервые. Мы узнали о блестящих идеях доктора Юницкого, который вложил в эту технологию свои знания, терпение и свою жизнь. И свои финансы.



И теперь мы понимаем, что он думает об улучшении жизни людей в будущем и о судьбе транспорта. Это касается не только рельсового транспорта, но и решения всех проблем транспортных перевозок, включает в себя и создание рабочих мест. Это в самом деле блестящая идея, которая разрабатывалась около сорока лет.

Она гениальна.

Мы считаем, что это стратегический проект для людей. Я думаю, что Беларусь и её правительство, в том числе и частный сектор, должны поддерживать эту технологию.

После этого визита мы приложим максимум усилий для того, чтобы помочь реализовать этот проект в странах Персидского залива. Мы также выступим с предложением найти решение для продолжения успешного развития ЭкоТехноПарка в будущем. Я считаю, что идеи ЭкоТехноПарка являются не отдельным проектом SkyWay, а составной частью нескольких. Это решение многих вопросов. Нас особенно поразило в увиденном то, что этот проект отличается высокой экологичностью, он не будет наносить ущерб окружающей среде и населению.

Во-первых, он будет благотворен для грядущих поколений, для будущего. И главное – его низкая стоимость. У меня пока нет точных цифр, но я уверен, что это будет на 50 процентов меньше того, что мы сегодня расходуем на транспорт. Это очень важно для современных экономик, особенно в странах Персидского залива.

Считаю, что во всём мире этот проект должен рассматриваться как одно из решений транспортных проблем. Доктор Юницкий вложил в эту идею самого себя, свои знания, огромный опыт. И здесь он ответил нам на волнующий всех вопрос: что будет происходить через двадцать лет; каким бы он хотел видеть мир через такой промежуток времени. Он выразил свою главную заботу о жизни своих детей и внуков, как и жителей планеты Земля. Это очень важно.

Мы очень рады, что узнали сегодня много интересного о его жизненном пути, о его изобретении, о его сражении с теми, кто его не понимает и не поддерживает. Это было открытием лично для меня. Мы подробно ознакомились с этой уникальной технологией, которая в корне отличается от всех мировых предложений в транспорте своей экономичностью. Важно, что с внедрением этого проекта предполагается улучшение жизни людей, особенно в арабских и африканских странах.

Я обращаюсь ко всем, кто познакомился с этой технологией, с призывом оказать возможное содействие в привлечении инвестирования в этот проект.

Мы проделали долгий путь сюда. Я приехал из Бахрейна, чтобы увидеть это чудо. Мы провели два дня с доктором Юницким и его командой. Мы очень рады находиться здесь. Надеюсь, что мы сможем поддержать этот проект в плане развития этого процесса и его реализации в будущем.

Когда мы спросили у Юницкого о будущем через двадцать лет, он дал ответ, будто бы это было в прошлом времени. Он живёт будущим и живёт в нём. Но когда он спросил о том же у нашей команды, многие

не смогли дать чёткий ответ о том, куда мы движемся и как будем передвигаться в будущем столетии. Ответ был таков, что сегодня мы знаем, где находимся и что делаем, а что будет завтра – одному Богу известно. Юницкий верит в здравый смысл и научные исследования, обрисовал детальнейшую картину завтрашнего дня. Он смотрит сквозь время. А время живёт в нём. Он вдохновляет нас стать частью этого процесса.

Я буду откровенен с вами и со зрителями, которые увидят меня на экране. Может быть, мы – не инвесторы, но мы – ключевые игроки, которые могут открыть дверь в нужный момент. Мы можем помочь познакомить с этим проектом нужных людей. Рассказать о преимуществах этого проекта с его эффективностью для нас, особенно он значим для наших целей и видения будущего региона Персидского залива. О том, какими будут в двадцатые-тридцатые года Арабские Эмираты, Кувейт, Катар, Аман и другие страны.

В странах Персидского залива выделяются большие средства на научные исследования и новые разработки. Думаю, что эта технология сможет нам помочь, но это нужно обсуждать с нужными и влиятельными людьми. И я являюсь одним из них. Мы вместе должны прийти к общему знаменателю, понимая и принимая язык ноу-хау. Научный язык, но не деньги. Деньги придут. Получить их не трудно, гораздо труднее донести идею до людей и сделать её доступной для понимания. Особенно для тех людей, которые смогут понять и оценить эту идею. От них зависит будущее транспорта, они должны оставить свои имена в истории.

Я бы посоветовал вам: не надо обращаться в подобные компании, особенно конкурирующие. До них это будет трудно донести, важны инвесторы. Не надо также готовить этот проект только для правительства. Есть ещё и частный сектор, исследовательские центры, университеты. Все из них могут инвестировать в этот проект, так как он реален для будущего.



Вписаться в мир реальный

7 марта 2017 г.



Высказал свои отзывы о струнном транспорте и основатель, председатель совета директоров Relativity Group ***Алаа З. Альшаих***.

В рамках сотрудничества с бизнесом Персидского залива производство SkyWay посетил также председатель Арабо-словацкой торгово-промышленной и сельскохозяйственной палаты Джамал Морси.

ЗАО «Струнные технологии» представили генеральный конструктор Анатолий Юницкий и заместитель генерального директора по развитию Виктор Бабурин, которые продемонстрировали гостям достижения организации и обсудили совместные шаги, направленные на развитие струнного транспорта в Персидском заливе.

Алаа З. Альшаих является сооснователем и управляющим директором Vanguard Group и Private Equity & Venture Capital Advisory Boutique. Он также сооснователь Vmotion W.L.L., участник команды основателей Rizon Jet B.S.C., Chocolate & Co. Company W.L.L., Beaucraft W.L.L. и других многочисленных бизнес-предприятий.

В настоящий момент он сотрудничает с рядом Советов директоров компаний из секторов обрабатывающей промышленности, автомобилестроения, профессиональных услуг и инжиниринга в странах Персидского залива и не только.

Занимал центральные позиции в работе над структурированием и осуществлением инвестирования в различных проектах венчурного капитала и других видах инвестирования.

Имеет опыт в международной торговле, урбанистике, авиации и флоте, туризме и обрабатывающей промышленности.

Приглашённый профессор в университете Линн, Флорида, США, имеет несколько наград за выдающиеся академические и профессиональные заслуги.

Алаа З. Альшаих в конце своего посещения ЗАО «Струнные технологии» сказал:

– Я считаю доктора Анатолия Юницкого гением. Это просто поразительно, что он делает. До приезда сюда к вам я не знал, что можно ожидать от увиденного, что нового можно узнать. А оказалось, что здесь я увидел практическое применение этой технологии, так сказать, вживую, предназначенную для людей.

Есть два типа технологий.

Одна настолько продвинутая, что она может быть массово внедрена и применена... лишь через сорок-пятьдесят лет. Только тогда люди смогут её принять, а другая технология уже сегодня вписывается в реальный мир. В реальную экономику. Потому что вы видите её коммерческую перспективу и внедрение в течение одного-двух лет. Или даже сейчас. Сегодня. Она содержит ответ на вопрос, в котором мы нуждаемся, который мы постоянно задаём самим себе.

Я считаю, что она, новая идея, нам необходима. Потому что всей планете сегодня требуется новое транспортное решение для улучшения нашей жизни. И чтобы мы смогли передать это следующим поколениям.

Какое из преимуществ в этой технологии я бы считал более важным? Экологичность, высокие скорости, разумные финансовые вливания? Это с какой стороны посмотреть. Скажу так: стоимость не очень важна в бизнесе. Да-да, не удивляйтесь. Этот вопрос имеет значение для долгосрочной перспективы.

Мне же нравятся другие аспекты в этой технологии. Конечно, она отличается высокой экологичностью, что важно для людей, но, к сожалению, большинство экономик не основываются на экологических факторах. Мы должны представить другие факторы, кроме экологичности, и показать коммерческую привлекательность.

Здесь большое значение имеет универсальность, вариативность технологии. Если у вас есть гибкие решения, позволяющие одновременно устранять различные проблемы с помощью этой технологии, то это будет большим преимуществом с точки зрения инвесторов.

Они будут вкладывать в неё свои средства, потому что она применима для транспортировки грузов и людей в различных объёмах и на различных скоростях. Это является очень важным аргументом для расширения рынка сбыта продукции с точки зрения инвесторов.

Это очень интересно для нас.

Стоимость можно всегда варьировать и обосновывать. Если люди будут видеть разнообразие реальных, пусть и дорогих, инфраструктурных проектов, стоимость для них уже не будет иметь большого значения. Они будут вынуждены принять её.

Мы также спросили у Юницкого: какой он видит компанию через двадцать лет. Он ответил внятно и чётко, не как фантаст или романтик.

Я считаю и себя причастным к этому проекту, и я не был бы сейчас здесь, если бы думал иначе. Поэтому наши мысли с ним совпадали, что меня очень радует.

Я верю в будущее со струнными технологиями, как и он, основатель Небесных дорог.

По небесной дороге

Над землёй, над лугами, лесами
Мчимся мы без забот и тревог,
В обнимку со звёздами и небесами
По лучшей из лучших небесных дорог.

В любом месте мы будем мгновенно,
Птице небесной мы скажем: «Лети!»
Наша дорога – просторы Вселенной,
Преград никаких нет на нашем пути…

СкайВэй – Юницкого небесная дорога,
Под ней везде цветут сады, экополя.
Мы шли к заветной цели очень долго,
Вздохнула, сбросив груз с себя, земля.

В любую страну через шторм и цунами
С комфортом быстро домчит юнибус нас,
Над океанами, морями и горами
В любую пору года, сегодня и сейчас.

Земле поможем мы избавиться от гнёта –
От рельсов, шпал, асфальта и мостов,
Пусть первозданный вид вернёт себе природа,
И с ней всегда мы будем заодно.

СкайВэй – Юницкого небесная дорога,
Под ней везде цветут сады, экополя.
Мы шли к заветной цели очень долго,
Столетья ожидала этого земля.

Ни катастроф, аварий, столкновений
На наших струнах не произойдёт.
В пути – не сутки, а часы, мгновенья,
Девиз СкайВэй – вперёд, друзья, вперёд!

Сами себя высекли

10 августа 2017 г.

Прокуратура Вильнюса прекратила досудебное расследование по делу фирм Юницкого – инженера, изобретателя и предпринимателя, обвинённого литовской прессой в шпионаже в пользу России. Это стало завершением нашумевшей истории, длившейся около трёх лет и на протяжении этого времени получившей различные оценки в отечественной и зарубежной прессе. Тогда Юницкий успешно переехал в Беларусь, где затем был построен ЭкоТехноПарк в городе Марьина Горка, а страна получила более 300 высокотехнологичных рабочих мест.

Комментирует генеральный конструктор струнного транспорта Анатолий Юницкий:

– Литовское право не только показало свою некомпетентность, но и нанесло серьёзный ущерб деловой репутации бренда струнного транспорта и мне, его создателю. Будет подан ответный иск о компенсации ущерба и упущенной выгоды на правительство Литвы в лице Генеральной прокуратуры, возбудившей уголовное дело против меня, не имея на то никаких оснований. Мы успешно провели релокацию бизнеса в соседнюю страну, где климат для инноваций, в отличие от Литвы и многих других европейских стран, положительный. Как гласит народная мудрость, «всему своё время», и сейчас пришло время каждому ответить за свои поступки.

О том, что расследование рассыпалось, уже пишет пресса. Сам Анатолий Юницкий рассказал об этой драматичной истории со счастливым концом иронично и с улыбкой.

В 2014 году основал в Литве несколько компаний, которые должны были заниматься созданием струнного транспорта, а именно строительством тестового полигона для всех его видов – грузового, городского и междугороднего высокоскоростного со скоростью движения до 500 км/час. С этой целью был арендован земельный участок в Свободной Экономической Зоне Шауляй, оборудован офис в Вильнюсском университете, наняты профессиональные сотрудники.

По замыслу автора проекта, инновационный струнный транспорт SkyWay, не имеющий мировых аналогов по уровню эффективности, безопасности и экологичности, развиваясь в Литве, должен был поднять экономику страны в 3 раза за 10 лет.

Какие восторженные отзывы зазвучали в прессе! Высказывалась гордость, что «струны» свой путь начнут в Литве, что это прорыв в науке и инновационных технологиях и что экономика страны получит дополнительное вливание...

Но неожиданно всё повернулось в обратную сторону – на 180 градусов. И это уже выглядело как диверсия для самой Литвы. На Юницкого вдруг без причины обрушились газеты, радио и телевидение. Как говорят, метали и град, и молнии. Прокуратура тут же ухватилась за расследование, и деятельность компаний сразу же прекратилась. Активы все оказались в замороженном состоянии. Отняли землю под полигон, всё имущество и заблокировали все счета в банках.

Казалось бы, достигли своего, можно и успокоиться. Так нет, пресса с ещё большим остервенением набросилась на создателя струнных дорог, уже высказывались в опусах журналистов домыслы и подозрения. Хотя на руках были все необходимые документы о инвестициях (кто присылал и откуда), было взято за основу главное – незаконность финансовых операций.

Кроме этого, и ещё более абсурдное и непонятное: Юницкий предстал перед прокуратурой как засланный шпион из России. Будто бы беларус Юницкий начал работать на разведку России. А чтобы его не смогли раскрыть как агента враждебной им страны, он и придумал себе прикрытие – решил создать испытательный центр струнных технологий. И где – под самым носом баз НАТО. Значит, чтобы легче им доставлять шпионские донесения. Будто вся Литва напичкана ракетами и другим оружием дальнего действия.

Поэтому и не удивляет то, что Проект струнного транспорта был охарактеризован на уровне правительства Литвы как «угроза национальной безопасности». А раз уж и правительство забеспокоилось и клюнуло на эту удочку, то «раскрытие российского агента» переросло уже в политическо-уголовную истерию, и она, истерия, носила уже ярко выраженный антирусский уклон и подтекст.

Три года длилось разбирательство. Юницкий, недолго думая, вернулся вместе с семьёй на родину – в Беларусь. Зная, что в родной хате и углы помогают.

Литва обратилась в Интерпол, чтобы помогли разыскать и посадить Юницкого за решётку как уголовного преступника. И он три года не мог выехать ни в какую страну, там везде бы на него одели наручники.

Три года недоумения, нервных переживаний, обиды, что в банке Литвы остались деньги инвесторов – миллион евро, что невозможно

работать и выехать в страны, которые пожелали заключить контракты на строительство «струнных дорог»…

А власти копали, копали, копали… Неизвестно, на какую глубину, но усиленно копали. Чтобы найти факты. Но как можно найти чёрную кошку в тёмной комнате, когда ту кошку никто туда и не запускал. Так и здесь… За всё время расследования власти Литвы не могли собрать никаких данных, которые бы подтверждали тот факт, что руководство струнных фирм действовало антизаконно, обманывало страну и людей. И факт остался неопровержимым фактом: Анатолий Юницкий намеревался создать демонстрационно-сертификационный центр струнного транспорта SkyWay в Литве. И что важно – миллионы евро влились бы в экономику страны.

И как торжество правды – расследование надуманного дела прекратилось. Вместе с этим и были сняты все незаконно применённые временные ограничения прав собственности на имеющиеся на счетах указанных организаций денежные средства, ценные бумаги и иное имущество.

На своей родине Юницкий чувствует себя комфортно и спокойно. Власти Беларуси не поддались на «совет литовцев» взяться за расследование «российского шпиона», выдать его Литве, наоборот, предоставили все необходимые условия для создания и продвижения струнного транспорта под брендом SkyWay.

За два с небольшим года созданная им проектная организация ЗАО «Струнные технологии» разрослась до 320 специалистов в области машиностроения, архитектуры, дизайна, строительства, автоматизированных систем управления и других направлений.

Компания имеет собственное производство и уже испытывает три полномасштабных транспортных комплекса SkyWay (подвижной состав, рельсо-струнные транспортные эстакады и автоматизированные системы управления, безопасности, энергообеспечения и связи) на территории 36 гектаров в демонстрационно-сертификационном Центре ЭкоТехноПарк.

В настоящее время струнный транспорт SkyWay представляет собой полноценный и эффективный вид коммуникационных систем, находящийся на финальной стадии сертификации.

Инновацией заинтересовались власти Индии, Индонезии, Австралии, Филиппин, Турции, Украины, России и ряда других стран.

Проект рассматривается как одно из перспективных направлений инновационного развития Беларуси.

А суд… Пусть это будет на совести нашей соседки. Это же додуматься – отказаться от миллионов и миллиардов евро, которые

могли влиться в экономику Литвы. Локти теперь приходится кусать? А что же остаётся делать после этого? Получается, что сами себя и высекли.

Новое оборудование SkyWay

Недавно приобретённые ЗАО «Струнные технологии» производственные площади наполняются высококвалифицированным персоналом и самым современным оборудованием.

Всё это делается ради одной цели – создания инновационного транспорта, способного эффективно ответить новому времени, задающего новые стандарты в сфере грузопассажирских перевозок.

Это позволит создать новые ориентиры в себестоимости товаров и услуг транспортной отрасли, а также по-новому взглянуть на существующие стандарты комфорта и скорости передвижения.

А это путь к самостоятельности своих действий, и уже коллектив сам планирует свой рабочий график и укладывается в него в намеченные сроки.



Дмитрий Книга, начальник отдела испытаний СКТБ ЗАО «Струнные технологии»:

– На нашем участке появилось новое оборудование… Перед вами автомобиль техпомощи, техническое сопровождение. Мы проводим работы по испытанию и по обслуживанию подвижного состава в ЭкоТехноПарке. Этот автомобиль оборудован и полностью не зависим от внешнего энергообеспечения, снабжён всем необходимым инструментом.

Имеется необходимое диагностическое оборудование, кабина увеличена – до пяти человек может переезжать сразу. Внутри есть места для работы на компьютере с оператором.

Наверху сооружена специальная площадка, с которой можно подняться до любого высокого объекта, к примеру, до юнибуса. Этот автомобиль – надёжный помощник в нашей работе.

В Могилёве начинается строительство струнной трассы. Если что-то там произойдёт, мы в кратчайшее время можем прибыть туда и оказать необходимую помощь в устранении неполадки.

Мы готовы к любым неожиданным ситуациям.



Дмитрий Забродский, начальник цеха СКТБ ЗАО «Струнные технологии:

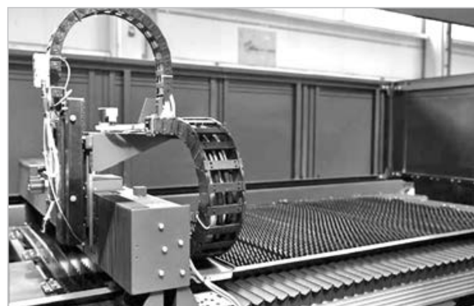
– Перед вами уникальное устройство. Сейчас происходит монтаж и установка прибора для лазерной резки. Другими словами – это станок для раскроя листового металла. Он позволит отказаться от кооперации при его запуске, и мы можем кроить углеродистую сталь до 10 миллиметров толщиной, алюминиевые сплавы до 8 мм, нержавейку до 3 мм и некоторые виды пластика. В дополнение к этому станку скоро к нам приедет «местогиб» также с ЧПУ. Эти два станка способны изготавливать разные детали – всевозможные кронштейны, которые используются и в юнибусе, и в юникаре.



Раньше металл мы кроили, используя помощь со стороны. Это огромные деньги, время и сроки. А теперь мы можем рассчитывать только на себя, сами строить планы и графики.

Станок позволяет работать 24 часа в сутки, то есть беспрерывно, без остановок.

Вопрос: как с кадрами, на таком станке нужны специалисты высокой квалификации. А они есть, об этом мы подумали заранее. Через неделю к нам приходит оператор фрезерного станка и также технолог, который будет писать программы для станка по обработке металла.



Кроме этого у нас появилось и ещё кое-что новое. Это профилегибочный станок. Он нужен для того, чтобы гнуть профили и трубы, которых у нас очень много. Это в основном детали каркаса. Можем, например, взять юникар, у которого бока имеют изогнутую форму. Соответственно, каркас



высокоскоростного ТС также имеет такую необычную оболочку.

Поэтому для нас это необходимая и полезная вещь и буквально на днях мы будем его запускать в работу. Это станок с программным управлением.

Опять же, подчёркиваю, что все детали, которые шли на кооперацию, будут теперь обрабатываться здесь, в нашем цеху, и нам не нужно будет обращаться за помощью в другие организации. У нас теперь своё производство, свои специалисты. А это, в свою очередь, сэкономит нам время и деньги. Всё оборудование, которое закупается, позволит нам снизить себестоимость продукции. Мы и дальше будем двигаться в этом направлении.



И зелень тоже над землёй...

Марьина Горка... ЭкоФестиваль...

Эти слова полетели в интернет и оповестили заинтересованных людей планеты о том, что в Пуховичском районе Минской области, рядом с Марьиной Горкой проходит грандиозный праздник – триумф инженера Анатолия Юницкого, второе дыхание его «Струнных небесных дорог».

Более пяти тысяч гостей из разных стран прибыли на Фестиваль. И первое, что бросилось им в глаза – демонстрация подвижного состава транспорта будущего.

Гости не только заходили в салоны юнибайка и юнибуса, но и смогли прокатиться на них. Это уже потом они увидели цветущие сады, грядки с капустой и свеклой, морковью и петрушкой. Это же увидели и на крыше анкерных опор, и гостевого дома.

А в то же самое время на одном из беларуских интернет-ресурсов появилось сообщение о том, что в рамках проекта ПРООН и Минприроды в Беларуси появилась первая «зелёная» кровля на крыше гимназии в Марьиной Горке.



Огород на крыше

Но это было не так. Да, она действительно появилась в этом городе, но только в прошлом году. И не на крыше обустроенной городской гимназии, а в… ЭкоТехноПарке SkyWay. Да ещё в чистом поле, на бывшем танковом полигоне.

А ещё в октябре 2015 года совместная инициатива ЗАО «Струнные технологии» и районного общественного объединения «Пуховичский край» под названием «Озеленение крыш зданий» получила грант Программы развития ООН.

Предложение было подготовлено заместителем генерального директора SkyWay по био- и агротехнологиям, бывшим заместителем министра сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь, кандидатом сельхознаук В. К. Павловским.

К слову, в объединении «Пуховичский край» нет, к сожалению, ни одного специалиста по данному направлению. Технологии SkyWay изначально разрабатывались Анатолием Юницким именно с целью улучшения качества жизни человека путём оздоровления окружающей среды. Особое внимание генеральный конструктор начал уделять этому аспекту струнного транспорта ещё около тридцати лет назад, после Чернобыльской экологической катастрофы, которая убила его малую Родину – деревню Крюки, находившуюся в семи километрах от Чернобыля.

Именно тогда в связи с растущим дефицитом городской земли и напряжённой экологической обстановкой в городах у прогрессивно мыслящих людей появилась идея использования кровель зданий, подземных и полуподземных гаражей, эстакад и других искусственных оснований для создания архитектурно-ландшафтных объектов с использованием зелёных насаждений и элементов благоустройства.

К сожалению, в последние годы расширение озеленённых территорий происходит медленнее, чем растёт численность населения городов. В результате чего обеспеченность городских жителей зелёными насаждениями общего пользования заметно снижается. По замыслу создателя SkyWay зелёные крыши должны обеспечить повышение

уровня жизни и улучшить здоровье человека, сделать окружающую его враждебную урбанистическую среду комфортной и приближённой к природным условиям.

К сожалению, дальнейшее сотрудничество ПРООН и нашей компании по данному проекту не сложилось в силу ряда объективных причин: в первую очередь, по причине слишком жёсткого регламентирования списка организаций, с которыми можно и нужно было работать.

В итоге ЗАО «Струнные технологии», выиграв грант, впоследствии отказалось от него и за свой счёт завершило начатую работу в данном направлении.

В сентябре прошлого года была озеленена кровля транспортно-логистического узла SkyWay. Этот инфраструктурный узел совмещён с первой анкерной опорой, ставшей полностью зелёной – ни один квадратный метр плодородной земли не был отнят у Природы.

В мае текущего года зелёной стала и крыша гостевого дома.

Также были успешно завершены работы по озеленению второй анкерной опоры и нескольких других опор на других участках трасс в ЭкоТехноПарке.

Поскольку произошло это намного раньше, в значительно большем объёме и за меньшие средства, чем с работой справился правопреемник по гранту ООН, стало ясно: решение было принято верное.

По имеющейся информации, проект по озеленению крыши здания теплицы ГУО «Марьиногорская гимназия» предусматривал создание зелёной крыши площадью около 100 м^2 (*проект был профинансирован за счёт гранта ПРООН, торжественное открытие состоялось 27.06.17).*



Сад и огород на гостевом домике

В то же время ЗАО «Струнные технологии» в 2016–2017 гг. реализовало в общей сложности 3 проекта по озеленению крыш объектов жилого и производственного назначения общей площадью 236 м^2.

Помимо использования уже имеющегося опыта, у создателей «струн» есть и позитивный

результат собственных трудов: в сотрудничестве с научными предприятиями НАН Беларуси компания разработала специальный состав почвы «Юнисойл» для озеленения кровли, получила Технические условия на неё и провела регистрацию почвенного состава в Госстандарте Республики Беларусь. Это означает, что ЗАО «Струнные технологии» имеет право продавать эту специальную плодородную почву на территории нашей страны.

Были освоены сразу несколько видов деятельности в данном направлении: помимо озеленения крыш жилых, производственных и офисных зданий, Анатолий Юницкий разработал и технологию использования на анкерных опорах слоя грунта толщиной в несколько метров вместо бетона для существенного удешевления их строительства, так как на каждой опоре будут экономиться сотни кубометров железобетона, используемого в качестве балласта. А ведь это «простое» решение подразумевает под собой экономию порядка 100 тысяч долларов на каждой такой опоре и на каждой пассажирской станции, совмещённой с ней.



На крыше станции зелёный сад

Таким образом, ЗАО «Струнные технологии» первым и абсолютно самостоятельно реализовало проект озеленения крыш в гораздо более короткие сроки и намного эффективнее всех конкурентов, являясь в настоящий момент эксклюзивным обладателем поистине уникальной технологии.

Какие чувства мы испытываем, читая подобные новости? Но не это главное. Совсем не важно, кто был первым. Намного важнее факт прорастания ростков «зелёных» идей в умах людей. Это – признание! То, что раньше казалось немыслимым или, по крайней мере, странным, постепенно входит теперь в нашу жизнь, делая её лучше!

Но, несмотря на все «неточности» подобных публикаций, мы испытываем, как говорили раньше, чувство глубокого удовлетворения.

Часть четвёртая

Праздник Экофестиваль Триумф

Глава первая

И полетела в небеса телеграмма:

«ПРИГЛАШАЕМ! ПРИГЛАШАЕМ! ПРИГЛАШАЕМ!

ЭкоТехноПарк приглашает гостей на Второй ЭкоФестиваль, который состоится под Марьиной Горкой 1-го июля 2017 года! При себе иметь хорошее настроение и положительные эмоции, улыбки, чувство дружбы и сотрудничества, вопросы, на какие вы хотите получить ответы…»

Все собрались в Минске в условленном месте, откуда автобусы с гостями один за одним мчались на место встречи. И когда последняя партия с участниками праздника прибыла в ЭкоТехноПарк, послышались фанфары, извещающие о начале ЭкоФеста.

Взгляды всех прибывших были прикованы к демонстрации работы струнного транспорта – юнибайка и юнибуса. Каждый старался запечатлеть это чудо, фотоаппараты и видеокамеры были направлены на движущиеся удивительные машины. Образовались очереди из тех, кто желал прокатиться в юнибайке, кто хотел зайти в музей SkyWay, чтобы познакомиться с историей создания «струн», экспонатами и получить автограф автора книги «Юницкого небесные дороги».



А потом все расположились на зелёном плато ЭкоПарка: кто сидел на оборудованных скамейках, а кто просто на лужайке – места всем хватило под открытым небом.

Перед гостями выступали устроители праздника и виновник торжества – Анатолий Юницкий.

И, как хорошее предзнаменование, во второй половине дня пошёл тёплый и ласковый летний дождь. Но на этот случай каждому выдали лёгкую целлофановую накидку, и никто не ушёл со своего места.

Ведущий праздника Михаил Кириченко обратился к гостям:

– Друзья! ЭкоФестиваль проходит второй год подряд и, по признанию гостей, стал одной из визитных карточек Беларуси. Вашему вниманию – описание рельсо-струнной путевой структуры и шести трасс ЭкоТехноПарка.

Мы планируем поделиться с вами также видеоматериалами об эстакадах SkyWay. А на вопросы, которые в режиме свободного микрофона будут заданы, ответит гостям ЭкоФеста генеральный конструктор ЗАО «Струнные технологии» Анатолий Юницкий.



Уже сегодня Анатолий Юницкий, автор и создатель технологии SkyWay, может продемонстрировать полноценную и полномасштабную картину, нарисованную в металле, бетоне и композитных материалах.

Гости ЭкоТехноПарка могли увидеть шесть трасс с транспортной инфраструктурой, построенной на втором уровне, то есть над землёй: четыре подвесные и две навесные системы.



Первый из комплексов, который был построен – лёгкая подвесная система протяжённостью 800 метров, на полужёстких струнных рельсах с пролётами 40 метров. При температуре замыкания, а это ноль градусов, предварительное натяжение в его путевой структуре составляло 180 тонн.

Второй построенный комплекс – эстакада с провисающей путевой структурой, имеющая общую длину 800 метров и пролёты: 200, 400 и 200 метров. Эти две эстакады соединены между собой поворотными кольцами радиусом 15 метров и, таким образом, образуют одну кольцевую дорогу. На одном из поворотов установлен стрелочный перевод.

Третий построенный комплекс – эстакада с двумя струнными фермами, имеющая общую длину 950 метров и пролёты по 50 метров.

Критики проекта иногда говорят: подумаешь, вкопали 15 столбов, по которым по канатам бегают фанерные модули с двигателем от кофемолки.

Во-первых, это не столбы, а высокотехнологичные опоры транспортной эстакады – лёгкие, ажурные, рассчитанные на вертикальную нагрузку от 10 до 100 тонн и на горизонтальные нагрузки от 250 до 1 000 тонн, высотой от 3 до 15 метров, П-образные и Г-образные, выполненные из железобетона и стали, выдерживающие землетрясения в 9 баллов по шкале Рихтера.

Они не только устойчивы к посягательствам вандалов, но и смогут защитить пассажиров даже в случае террористических актов. Например, подрыв заряда в 10 килограммов в тротиловом эквиваленте не причинит вреда промежуточной опоре, а 100 килограммов – анкерной опоре.

Всего у нас установлено 49 опор, из них – восемь анкерных.

Также построено два пассажирских вокзала, один пересадочный узел и три пассажирские станции.

Пересадочный узел с городской подвесной трассы на навесную высокоскоростную трассу и обратно, совмещённый с анкерной опорой и музеем SkyWay, весьма скромных размеров – 12 на 24 метра, но имеет производительность крупного аэропорта, такого как в Дубае, размером 1 на 1 километр.



Потому что в SkyWay совсем другая логистика, примерно, как на конвейере: непрерывное движение без расписания, не приводящее к большому скоплению пассажиров, как это происходит в аэропортах и на железнодорожных вокзалах.

Рельсо-струнная путевая структура – это не канатик канатной дороги, а высокотехнологичная транспортная эстакада – лёгкая, ажурная, прочная, долговечная и эстетически привлекательная.

И не очень дорогая: например, лёгкая двухпутная эстакада SkyWay стоит от одного миллиона долларов за километр, тяжёлая – от 2,5 миллионов долларов за километр, в то время как стоимость эстакад для традиционных монорельсов, поездов на магнитной подушке и высокоскоростных железных дорог: лёгких (эстакад) – от 20 миллионов, тяжёлых от 100 миллионов долларов за километр.

.... * * * ....

Те из вас, кому не посчастливилось попасть лично на ЭкоФест-2017, смогут с интересом прослушать и прочесть главное про инженерные сооружения SkyWay. Вы узнаете о температурном режиме и материалоёмкости, эффекте экрана, аэродинамике и многом другом, связанном с этой частью нашей технологии.

Таких сталежелезобетонных сооружений, как у SkyWay, нигде в мире больше нет – предварительно напряжённых и неразрезных (то есть без температурных швов).

Всё дело в том, что напряжённо-деформированное состояние всех их элементов зависит не только от внешних нагрузок, но и от температуры окружающей среды.

Эстакады SkyWay рассчитаны на температуры, которые могут быть в районе строительства с вероятностью раз в 100 лет. Например, в Марьиной Горке это расчётные температуры от – 40 °С до +60 °С (нагрев конструкции на солнце). Эстакады SkyWay не дают эффекта экрана, потому одно только это улучшает аэродинамику высокоскоростного юнибуса в 2,5 раза и снижает требуемую мощность его привода вдвое.

Они имеют настолько низкую материалоёмкость, что, например, двухпутная рельсо-струнная путевая структура провисающего типа с пролётами в три километра может быть построена из количества стали, требуемого для изготовления одного-единственного железнодорожного рельса Р65 такой же длины.

А теперь представьте традиционный висячий мост с таким же пролётом (в три километра) – он весил бы более 100 тысяч тонн и стоил бы не менее миллиарда долларов.

А ещё в инновационные эстакады струнного транспорта при необходимости зашиваются оптоволоконные линии связи, линии электропередач и продуктопроводы, а на опорах размещаются ветряные и солнечные электростанции.

Рельсо-струнная эстакада для высокоскоростных юнибусов вообще уникальна. Высокоскоростная трасса электрифицирована, но вы не найдёте там контактной сети. Она вроде бы есть, и в то же время её нет.

Дело в том, что контактной сетью являются сами рельсы, а токосъём осуществляют катящиеся по рельсам стальные колёса – слева и справа. Поэтому левая и правая фермы электроизолированы не только друг от друга, но и от опор, в том числе от анкерных.

Проектная организация разработала специальные силовые электроизоляторы для анкерных опор, выдерживающие горизонтальную нагрузку в тысячу тонн.

Что же касается подвижного состава: юнибайк, юнибус, юникар и юнитрак, то все они являются электромобилями на стальных колёсах и не имеют водителей, так как управляются автоматизированной системой управления. Все они – только скоростные и высокоскоростные, обладают уникальной аэродинамикой и минимальными потерями энергии на движение, в том числе благодаря специальным мотор-колёсам, которые не только спроектированы своими силами в проектной организации, но и производятся на собственном производстве ЗАО «Струнные технологии», где уже начато производство всей линейки подвижного состава: грузового, городского и высокоскоростного междугороднего.

Также освоено производство металлоконструкций и композиционных узлов для эстакад: анкерных и опорных узлов, элементов рельсо-струнных ферм, оборудования для транспортной инфраструктуры и многого другого. В проектной организации SkyWay знают, умеют и делают сами почти всё, что необходимо для Струнного транспорта Юницкого.

Это позволяет технологии SkyWay всегда быть впереди конкурентов и занимать лидирующие позиции в мире на рынке транспортных перевозок на втором уровне.

ЭкоФест, который состоялся 1 июля 2017 г. в ЭкоТехноПарке SkyWay, собрал под своим началом тысячи единомышленников из разных уголков планеты, объединённых общей идеей – изменить окружающий мир к лучшему, подарив ему быстрый, безопасный и экологически чистый транспорт.

С момента прошлого ЭкоФеста прошло совсем немного времени, за которое технология SkyWay перешла на качественно новый уровень своего развития: буквально за год на месте бывшего танкового полигона были построены несколько типов трасс и разбиты фруктовые сады, разработаны и запущены в производство промышленные образцы подвижного состава, завершается процесс строительства ЭкоТехноПарка, инициирована процедура сертификации элементов транспортных систем SkyWay.

На прошедшем мероприятии все желающие получили ответы на свои многочисленные вопросы лично от генерального конструктора в формате «открытого микрофона». Теперь мы предоставляем слово самим гостям ЭкоФеста.

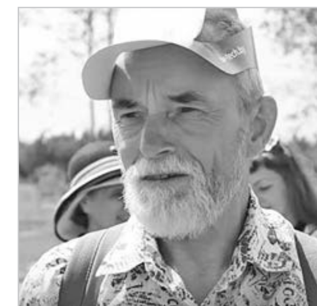
Отзывы участников ЭкоФеста



– На ЭкоФест люди приехали, чтобы увидеть своими глазами то, во что они поверили. И мы поверили – чудо перед нами. До этого нигде в мире этого не было. Да, раньше это было на бумаге, в чертежах, кто-то увидел просто по телевизору.

Я, например, впервые увидел в 2014 году в интернете видеоролик о струнной дороге и вначале не поверил. Но сейчас… Нет слов, чтобы передать свои эмоции. Это здорово! Это грандиозно! И – убедительно!

.... * * * ....



– И ещё очень впечатляет на празднике то, что съехалось очень много людей, которые этой идеей горят, этой идеей живут, и это всё, взятое вместе, возносит нас на небывалую высоту. Это очень и очень здорово!

Словами это всё передать очень сложно, эмоции захлёстывают, насколько это грандиозно!

.... * * * ....



– СкайВэй! В двух словах это трудно объяснить и высказать. Это тот транспорт, который мы ждали, ждали всю свою жизнь!

За ним будущее, и в этом нет никакого сомнения. Это наш транспорт, наших детей и внуков.

.... * * * ....



– Друзья! Сегодняшний день – исторический момент не только в нашей жизни, но и всех жителей Земли. Я не побоюсь этого слова, но скажу так: этот гениальный учёный, которому я пожимал руку и обнимал, как и многие другие, шёл к этому триумфу сорок лет! И сегодняшний день означает то, что жители всей земли ожидают переворота в транспорте, что облегчит нашу жизнь.

С этим новым видом транспорта будут решены многие вопросы в жизни каждого землянина – безопасность, экологичность, удобство и минимальные затраты на проезд. Уровень нашей жизни изменится настолько, как только интернет смог изменить жизнь каждого из нас.

.... * * * ....



– Это всё удивительно и прекрасно! В моей душе радость. Об этом можно говорить много, а можно и промолчать. Словами всего не выскажешь. Живи, СкайВэй!

Мы создали тебя, и ты сделаешь нас новыми людьми, людьми нового поколения, новых взглядов и желаний.

Это вначале сложно привыкнуть к небесным дорогам, трудно будет понять, как это мы оторвёмся от земли, будем лететь с огромной скоростью, и даже не замечая этого, – фантастика, не иначе. Поэтому мы и рождены, как поётся в известной песне, чтобы сказку сделать былью. И – реальностью.

.... * * * ....

Пётр Кашеед, строитель, и Анатолий Остапенко, физик, писатель:

– Нас распирает чувство гордости и восхищения – наш земляк, учёный и изобретатель, родственник Анатолий Юницкий собрал в Марьину Горку людей со всей земли, почти со всех стран. Все удивлены происходящим и восхищены. Сегодня закладывается фундамент производства небесных дорог – скоро мы будем летать над землёй по струнам, не думая о том, что может произойти какая-нибудь авария или катастрофа.



Струнный транспорт исключает это. И мы верим, что это так и будет!

И весь мир будет знать: это придумал и построил наш беларуский учёный, который подарил человечеству это удивительное чудо.

Уже через неделю после праздника

В испытательно-сертификационном центре технологии SkyWay – ЭкоТехноПарке – на участке лёгкой городской трассы начались испытания провисающего участка путевой структуры, а также юнитрака.

Цель – проверка теоретически рассчитанной возможности использовать пассажирские линии для грузовых перевозок на расстояние свыше 500 км.

Грузовой подвижной состав SkyWay, или юнитрак, выполнен на базе подвесных пассажирских юнибусов.

В настоящий момент разработан ряд транспортных средств, стыкующихся с морскими, ж/д и автомобильными контейнерами для жидких, сыпучих, штучных и специальных грузов.

Юнитраки для скоропортящихся грузов оборудуются системой терморегулирования и кондиционирования воздуха, а в предназ-наченных для опасных грузов предусмотрен многослойный высокопрочный корпус.

Технические характеристики грузовой транспортной системы SkyWay: скорость до 150 км/час, производительность комплекса свыше 200 миллионов тонн в год, преодолеваемый уклон до 30%.



Технология о нас
Медиавход в проект
Музей SkyWay

13 июля 2017 г.

Объекты ЭкоТехноПарка, которые, пусть и не являясь ключевыми элементами этого центра испытаний, демонстрации и международной сертификации SkyWay, тем не менее вызвали огромный интерес среди гостей ЭкоФеста-2017. Подтверждением этому стала очередь из желающих их посетить, которую не рассеял даже начавшийся во второй половине дня дождь.



Безусловно, речь идёт о музее SkyWay, к которому можно отнести и нулевой километр, и прародителя современного подвижного состава SkyWay – исторический ЗИЛ-131, являющийся образцом струнного транспортного средства первого поколения.

Поскольку наш проект во многом обязан своим развитием сотням тысяч простых людей, оказавшим ему свою поддержку, важнейшей задачей стало увековечение памяти о них. Поэтому потолок в музее выполнен в виде звёздного неба, где светящиеся звёздочки являются буквами имён и фамилий всех наших партнёров, взятых из реестра по состоянию на 16 апреля 2017 г.



Гости посетили «Аллею почёта», на которой представлены скульптурные группы из бронзы, посвящённые самым крупным инвесторам, внёсшим вклад в проект SkyWay в размере 1 млн долларов и более.

И многие пожелали сфотографироваться рядом со скульптурами Анатолия Юницкого и Надежды Косаревой, генералом Александром Лебедем и самым первым крупным инвестором, вложившим в проект более миллиона долларов ещё в 2001 году, Дмитрием Терёхиным.



Валентин Юницкий (слева) и Пётр Кашеед рядом с Анатолием Юницким и Надеждой Косаревой

Об электротранспорте на сайте ТАСС

7 августа 2017 г.

«Полная замена бензиновых автомобилей электрическим транспортом в крупных городах и курортах России вполне реальна, но может потребовать десятилетия на создание инфраструктуры» – таково резюме публикации ТАСС, посвящённой проблеме развития электротранспорта в регионах России и собравшей мнения экспертов в данной области.

Проблемы экологии крупных городов и курортных регионов в «высокий сезон» заставляют чиновников всерьёз думать об ограничении применения автомобилей с бензиновым двигателем. Подобные предложения представлены для рассмотрения правительству премьером Дмитрием Медведевым.

Изучаются возможности ограничения въезда бензиновых авто на территорию отдельных городских районов и городов в целом. Однако, по мнению всех опрошенных ТАСС экспертов, на сегодняшний день инфраструктура ещё далека от готовности к таким радикальным переменам. «Дороги в России пока не готовы обеспечить проезд электромобилей и беспилотных авто», – сообщил журналистам помощник президента РФ Игорь Левитин.

По его мнению, для электромобилей в российских реалиях придётся строить новые дороги, и появиться они могут не ранее, чем через пять лет. Помимо неготовности дорог, для перехода на электромобили властям нужно будет решить и ещё одну проблему: обеспечить наличие альтернативного транспорта в зонах, где движение бензиновых авто будет ограничено.

– Мы абсолютно готовы поддержать ограничения по въезду в центр города транспорта, который не соответствует экологическим требованиям, – сказал ТАСС глава Кисловодска Александр Курбатов. – Сейчас речь идёт об ограничении въезда в историческую курортную часть города, где расположены пешеходные зоны. При этом мы понимаем, что должны предложить автомобилистам альтернативное решение – сформировать систему перехватывающих автомобильных парковок, удобного трансфера от паркинга до места размещения отдыхающих с использованием электрического транспорта.

Некоторые эксперты полагают, что обозначенные транспортные потребности могли бы удовлетворяться при помощи новых видов транспортных систем, таких как SkyWay.

Ряд экспертов высказывает особую точку зрения, утверждая, что решение проблем экологии города следует искать не в применении электромобилей, а в том, чтобы отдавать приоритет общественному, а не личному транспорту.

В этой связи также подчёркивается перспективность систем SkyWay.

В частности, в статье говорится: «На Урале бизнес предлагает внедрить технологию SkyWay. Подвижной состав – грузовой, городской и высокоскоростной междугородний – переносится на рельсо-струнную эстакаду.

«Предварительно в Екатеринбурге с комитетом по транспорту администрации города согласован проект такой трассы протяжённостью 18 км, оценочная стоимость – 5 млрд рублей, – рассказал ТАСС координатор адресного проекта SkyWay Екатеринбурга Аркадий Бирюков. – Скорость движения по трассе составит до 150 км/ч».

Мнения экспертов сходятся в том, что переход на электромобили в России потребует создания новых дорог. Таким образом, данный вариант развития транспортной инфраструктуры предполагает то же, что и внедрение струнного транспорта SkyWay.

При этом по другим параметрам (экологичность, безопасность, энергоэффективность, скорость) электромобили, перемещающиеся по асфальту, уступают электромобилям, движущимся по рельсо-струнной эстакаде.

Шимко собирает друзей:
партнёр SkyWay провёл «Фестиваль здоровья» на Ислочи

11 июля 2017 г.

Рекордсмен «Книги рекордов Гиннесса» из Беларуси и партнёр группы компаний SkyWay Кирилл Шимко пригласил всех на большой праздник здорового образа жизни.

Комплексное спортивно-развлекательное мероприятие проходило 21–22 июля на берегу живописной реки Ислочь в 35 км от Минска.

Кирилл хорошо знаком гостям первого ЭкоФеста, прошлым летом при нашем содействии он установил мировой рекорд, сдвинув с места вертолёт Ми-26.

Тогда рекордсмен на тросах протащил транспорт авиационный: машина весом около 30 тонн была сдвинута на расстояние, превышающее 20 метров.



Проектная организация SkyWay является генеральным партнёром мероприятия.

Фестиваль «Shimko собирает друзей» – это три дня и две ночи увлекательных занятий, новых открытий, интересных конкурсов и соревнований. Это лучший способ размять затёкшие мышцы и взбодрить уставшие мозги. А мировые хиты в исполнении известных кавер-групп помогут участникам окунуться в атмосферу прошлых лет. На празднике здоровья соберётся около трёх тысяч человек.

На одном мероприятии организаторы собирают экстремальные развлечения: можно подняться в воздух на воздушном шаре, попариться в полевой бане, пострелять из лука. Чешские аттракционы, турнир по лазертагу, мастер-класс по хип-хопу, зрелищное шоу от детской мотошколы, ростовые куклы, гонки на квадроциклах и перетягивание каната через реку.

Спортивная часть фестиваля включала в себя женский фитнес, армрестлинг, занятия по самообороне и физической подготовке.

В день здоровья каждый почувствует себя стронгменом, примет участие в весёлом соревновании: «кто дальше бросит самовар, символ мероприятия».

В зоне релаксации все желающие угостятся чаем из огромного 50-литрового самовара на углях.

ВНИМАНИЕ!
в интернете появились ЛОЖНЫЕ сайты SkyWay

10 июля 2017 г.

Обращаем ваше внимание: в последнее время в сети интернет активизировалась деятельность недобросовестных лиц, которые занимаются привлечением финансовых средств от имени группы компаний SkyWay.

В частности, речь идёт о ресурсах skywayico.com, greentranscapital.com и skyway.fund (в настоящее время заблокирован).

Мы призываем: будьте бдительны! Вся актуальная и достоверная информация, касающаяся проекта SkyWay, размещается только на официальных информационных ресурсах, полный список которых находится здесь: http://rsw-systems.com/news/oficialnye-internet-resursy-skyway.

В случае возникновения сомнений обращайтесь в службу технической поддержки на сайте rsw-systems.com.

Официальные интернет-ресурсы SkyWay

27 августа 2015 г.

Уважаемые партнёры!

Проект струнных транспортных технологий SkyWay динамично развивается. Вместе с тем растёт и количество неофициальных сайтов-клонов SkyWay, но за достоверность информации, публикуемой на этих пространствах, мы поручиться не можем.

Поэтому спешим расставить все точки над «i» и сообщить вам список ВСЕХ официальных интернет-ресурсов SkyWay. Официальный сайт группы компаний SkyWay –
http://rsw-systems.com/

Официальный сайт ЗАО «Струнные технологии» –
http://sw-tech.by/

Официальный сайт главного конструктора Анатолия Эдуардовича Юницкого – *http://yunitskiy.com/*

Официальный сайт ЭкоТехноПарка SkyWay –
http://skyway-park.com/

Официальные сайты наших партнёров: SkyWay Capital –
https://skyway.capital/

SkyWay Invest Group –
http://skywayinvestgroup.com/

Официальная группа в социальной сети ВКонтакте –
SKYWAY OFFICIAL_RSW SYSTEMS https://vk.com/skyway_official

Официальная группа в социальной сети Facebook –
Rail Skyway Systems *https://www.facebook.com/groups/RSWsystems/*

Официальная группа в социальной сети LinkedIn –
SKYWAY official_RSW systems
https://www.linkedin.com/grp/home?gid=8264270

Официальная группа в социальной сети Google + –
SKYWAY OFFICIAL_RSW SYSTEMS
https://plus.google.com/u/0/communities/100896173790240954398

Официальная группа в социальной сети Одноклассники –
SKYWAY official group *http://ok.ru/group/54577542070287*

Официальная группа в социальной сети Мой мир –

SKYWAY OFFICIAL_RSW SYSTEMS
http://my.mail.ru/community/skyway_official/?ref

Официальная страница в Twitter –
Rail Skyway Systems *https://twitter.com/rsw_systems*

Официальная страница в Instagram –
skyway_official *https://instagram.com/skyway_official/*

Официальная группа ЭкоТехноПарка в социальной сети ВКонтакте –
ЭкоТехноПарк SkyWay *https://vk.com/ecotechnopark_skyway*

Официальная группа ЭкоТехноПарка в социальной сети Facebook –
ЭкоТехноПарк SkyWay
https://www.facebook.com/EcoTechnoParkSkyWay

Официальная группа ЭкоТехноПарка в социальной сети Facebook (на английском языке) –
*https://www.facebook.com/skyway4gen?view_public_*
for=824880610960374

Официальный канал на YouTube – AnatolyYunitskiy
https://www.youtube.com/user/AnatolyYunitskiy/videos

ТЭГИ-ПАРТНЕРСТВО *Ульяна Орлова*

Личное обращение Михаила КИРИЧЕНКО,
или ***Немного юмора***



– Я обращаюсь к вам, наши дорогие инвесторы и партнёры SkyWay!

Не удержался, так сказать, развеять хочется некоторые сомнения и упрёки с вашей стороны. Особенно после праздничных дней ЭкоФеста-2017.

Количество наших сторонников и друзей заметно увеличилось. Они задают вопросы, советуют, как по поводу нашей фразы, которая стала крылатой, сделалась девизом, лозунгом – «Строй SkyWay – спасай Планету!», так и по поводу моего жеста, которым я заканчиваю репортаж.

Откуда она взялась? Хороша ли она, фраза, соответствует ли нашим общим задачам? Отвечает ли она нашему стремлению идти вперёд? И по этому поводу поступило мне лично много советов и предложений.

Поэтому мне хотелось бы с помощью этого краткого видео всем всё объяснить.

Во-первых, эту фразу придумал не я, её я услышал намного ранее от самого Анатолия Юницкого – тогда, когда пришёл на работу в ЗАО «Струнные технологии». И мне она сразу же понравилась, пришлась, как говорят, по душе. И поэтому я взял за обыкновение заканчивать этой фразой все свои репортажи.

А вот откуда Анатолий Эдуардович почерпнул эту фразу-призыв, не знаю, наверное, она посетила его из Космоса. Думаю, что это так.

Так что за ответом обращайтесь к нему. Мне она, слава богу, повторюсь, понравилась и идёт с нашим проектом с тех пор в завтрашний день.

Что касается жеста. Советовали сжать кулак и поднять над правым плечом. Но этот жест занял своё место в истории как «Рот фронт». А кому-то кажется, что это жест удара. Но я как борец отвергаю это. Для удара не так сложен кулак, вернее, сложены пальцы. Это совсем другое.

Третьи и вовсе намекают на то, что этот жест неприличен, напоминает что-то. Но для этого нужна вторая рука, чтобы она наложилась на правую. Ну, друзья, я не так воспитан, и поэтому домыслы здесь не к месту.

Поэтому объясняю, что означает сей жест.

Просто я изображаю, что держу в своих руках то ли черенок лопаты, то ли ручку молотка, отвёртку – всё что угодно из строительного инструмента, сжимаю их. Поэтому я держу сейчас в руках настоящий молоток и произношу:

– Строй SkyWay – спасай Планету!

Ответы Анатолия Юницкого на вопросы участников ЭкоФестиваля

1. Линейные города – что это?

Где на самом деле находится первый образец линейного города? Почему Индия готова к строительству линейных городов, а Россия до сих пор нет? Как много изменилось с тех пор, когда идеи и проекты SkyWay получали поддержку в ООН, и что сказал заместитель генерального секретаря ООН о перспективах струнного транспорта для устойчивого развития современных городов?

Будущее нашей планеты с каждым днём всё более туманно. Миллиарды людей задыхаются от смога в мегаполисах, а гипердинамичный прирост населения грозит обернуться катастрофой.



В некоторых местах на карте мира «грандиозные» проекты перестают оправдываться наличием больших денег, власти и рычагов влияния, но это пока скорее исключение из правил. В основной массе интересы монополистов, транснациональных корпораций и бюрократического аппарата продолжают наступление на интересы обычных людей.

– Анатолий Эдуардович, здравствуйте! Я горда тем, что нахожусь здесь и участвую в таком большом деле. Все, кто находится здесь, понимают, что, возводя струнные дороги, мы спасаем планету. И что в ближайшем будущем мы будем жить в линейных городах. У меня такой вопрос: как скоро это произойдёт?

А. Ю. – Мы и сейчас находимся с вами в линейном городе. Вот представьте, что вот там, где станция, находится кластер, там пешеходная доступность, и там, в той стороне, кластер – мы его скоро возведём. Это и есть первый образец города, который мы начнём показывать. Когда его примут люди, они начнут строиться по всему миру.

Я вспоминаю встречу в Швеции с заместителем Генерального секретаря ООН Клаусом Топфером. Это был 2000-й год. Я тогда получал два гранта от ООН за использование струнного транспорта для устойчивого развития городов.

Первый грант был в 1998 году, а второй – в 2002 году. Я как раз описывал структуру линейных городов. И вот тогда Клаус Топфер, который был до этого министром инфраструктуры объединённой Германии, сказал мне: «У вас такой классный проект. А через тридцать лет на планете количество жителей увеличится на три миллиарда человек. И куда они пойдут жить? В мегаполисы – большие города – Лондон, Нью-Йорк, Вашингтон, в Москву, Токио… И для этих людей там нет ни работы, ни жилья, ни больниц, для их детей нет школ. Они будут дышать смогом, жить в лачугах. А ваш проект может в корне изменить ситуацию, им в линейных городах всем хватит места. И это нужно в первую очередь для развивающихся стран. Покажите это, убедите всех, что это выгодно и необходимо, и тогда только мы через ООН начнём реализовывать».

Поэтому я и вам отвечаю на вопрос «когда?» – когда покажем, а вот сейчас мы и показываем, тогда и сдвинется всё с мёртвой точки. А пока это на бумаге. Так что этот вопрос зависит и от вас. А уже конкретно и с оптимизмом отвечу так: если уже сегодня Индия готова реализовывать этот проект, то через два-три года могут появиться первые жилые дома и другие новостройки. Индия готова, а вот Россия и другие страны почему-то раздумывают.

– Технология SkyWay угрожает другим технологиям, которые сейчас существуют на рынке, и наверняка они будут со своей стороны ставить разные препятствия как конкуренты. За ними, к сожалению, стоят влиятельные и могущественные кланы, политики в финансовых структурах, просто недобросовестные люди. И они изо всех сил постараются, чтобы эта технология не вышла на мировой рынок.



– Каково ваше видение этого вопроса, как вы планируете преодолевать то сопротивление со стороны влиятельных сил, которые руководят сегодня технологиями, но которые проигрывают технологии «Струн»?

А. Ю. – На самом деле наша технология никому не угрожает. Ваше мнение, спасибо за него, – ошибочное. Ведь мобильный телефон не угрожал проводному телефону. Есть то и то на рынке. Просто один из них занял большую нишу, а второй меньшую. Мы же создаём дополнительную нишу. Транспорт второго уровня. Пусть будет транспорт первого уровня, пусть будут железные и автомобильные дороги. Мы никого не вытесняем, мы только предлагаем. Пусть летают самолёты. Ходят корабли. И у потребителя – жителей планеты Земля – будет выбор, чем пользоваться. То, что народ выберет, и займёт доминирующее место на рынке. И мы это понимаем, но некоторые представители в этой же отрасли, в первую очередь, конечно же, железнодорожники, видят в нас конкурентов. И всячески мешают. Поэтому я давно сделал вывод, как с этим бороться. А вывод такой – никуда не ходить, ничего не просить.

Ещё лет тридцать назад я ходил и к олигархам, и к президентам, к министрам, шейхам, и всегда я получал отказ и заканчивалось плохо. Семь раз у меня всё отнимали до нуля. Последний раз это было в Литве. Поэтому я, разработав систему, обратился к народу. К людям всех стран. И получил поддержку. И сегодня у нас триста тысяч инвесторов из разных стран, миллион участников – из 237 стран и регионов. Мы обогнали Организацию Объединённых Наций, в которую входят 193 страны. И поддержка нас всеми вами – это самая мощная и действенная поддержка.

– Здравствуйте, Анатолий Эдуардович!



Юрий Соловьёв, Кемеровская область, город Новокузнецк. *Когда я увидел в интернете фотографии наших транспортных средств, то подумал, что реализация проекта произойдёт в далёком-далёком будущем. Потому что это выглядело фантастикой. Но всё в реальности произошло так быстро, что мы не успели заметить. У меня вопрос по проекту СпэйсВэй. Ваше личное мнение: как быстро мы подойдём к реализации этого проекта?*



А.Ю. – С моей точки зрения там много нужно решить научных и технологических вопросов. По моим оценкам только в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы необходимо вложить порядка ста миллиардов долларов. Это займёт десять–пятнадцать лет. За пять-десять лет можно всё построить, на всё это уйдёт 20-25 лет. А потом за следующие 10-15 лет всю индустрию можно вынести в ближний космос, на орбиту, и организовать её там, но уже по-другому. Сегодня думают над глобальным вопросом: как завтра мы будем вырабатывать электрическую энергию: это будут делать атомные станции, то ли жечь уголь, нефть, мазут, то ли использовать термояд, для чего разрабатывают Токомак в ряде стран и в России в том числе. Но я скажу так: ни один способ получения электроэнергии на планете неэффективен и экологически опасен. Её в космосе значительно больше – более чем достаточно.

Есть природный термоядерный реактор под названием Солнце. Он работает пять миллиардов лет без остановки и без аварий и ещё проработает столько же времени без аварий. И всю энергетику можно сделать в космосе. Она самая дешёвая и надёжная. На земле нет невесомости. Нет вакуума. Чтобы на земле получить куб глубокого вакуума, нужно затратить столько же средств, сколько стоит добыть тонну нефти. А там, в космосе, вакуум бесконечен и за него не нужно платить. Невесомость везде и всюду.

Значит, можно сделать совершенно другие технологические процессы, можно получать уникальные материалы и конструкции и обеспечивать жителей планеты Земля тем, что производятся за пределами дома. Поэтому и нужна геокосмическая транспортная система, которая обеспечит десятки и сотни миллионов тонн грузов в год на маршруте «Земля – орбита – Земля». И ОТС появилась только из этих позиций. Человечество должно понять и принять Общепланетарное Транспортное Средство. *(Аплодисменты по всей поляне ЭкоПарка).*



– Здравствуйте, Анатолий Эдуардович! Меня зовут Николай. Я из Черкасс. У меня такой вопрос. Вы говорили о сверхскоростях, которые могут быть более 1000 километров в час. Будете ли вы строить трассу для показа здесь или в ином месте – в другой стране? И другой вопрос: Илон Маск тоже начинает развитие

этого направления. Есть ли у вас намерения сотрудничать в научном плане с ним, проводить совместную работу?

А.Ю. – Тогда я отвечать начну с конца. Илон Маск продвигает то, что придумали в России ещё сто лет назад. Это вакуумная труба, и это не секрет. Помню, как я задачки решал в школе. Это земной шар, а вакуумный тоннель проводится как хорда, и гравитация разгоняет транспортное средство. А потом гравитация тормозит… Собственно, провисающая струнная структура у меня тогда ещё возникла.

Я занимался вакуумными трубами транспорта, когда ещё Маск не родился. Если взять монографию, которую я написал тридцать лет назад, там есть всё то, о чём говорит он. Поэтому в научном плане нам нет необходимости сотрудничать – у них на сегодня есть только красивые картинки, а у нас проработаны инженерные части. Они умеют пиариться, они же американцы. А мы не можем. У нас же наоборот: если ты немножко выделился из толпы, поднялся над ней, то тебя нужно прессовать, если ты выдвинул какую-то идею, её нужно тут же уничтожить… Если бы Илон Маск начинал у нас, то сидел бы в тюрьме за свою смелость. А я, как видите, слава богу, жив-здоров, хотя на меня заводилось несколько дел, даже уголовных.

Поэтому у меня здесь иная тактика и стратегия. Мы изучали проблему вакуума, продувки в трубе. Нужен не глубокий вакуум, а форвакуум. Но мы знаем, что Маск открестился от гиперлупа, у них несколько компаний над этим работает. Как умный менеджер, он понимает, что, если не получится, он и скажет, что он этим не занимался. А когда победит идея, то он опять же скажет, что принимал в этом активное участие.

Чтобы было для всех понятно, о чём идёт речь, поясню.

Грубо говоря, гиперлуп – это пневматический поезд, который перемещается по надземному трубопроводу. Сами «вагоны» представляют собой пассажирские капсулы, расположенные внутри трубы. В трубе поддерживается давление, равное одной тысячной от атмосферного, то есть близкое к вакууму.

Из-за чрезвычайно низкого аэродинамического сопротивления в трубопроводе капсулы смогут развивать скорость до 1200 километров в час. Для сравнения, это в полтора раза выше скорости пассажирского самолёта Boeing-737 с его примерными 800 км/ч. Предполагается, что сами капсулы будут работать на солнечных батареях.

Когда мы изучали эту проблему, то выстроили систему продувки в компьтере, в том числе и в вакууме, и то, что показывает гиперлуп и транспортный модуль с малым зазором от стенок трубы, то оказалось, что у него (в нём, в форвакууме) дикое сопротивление. Поэтому температура в тех местах, где воздух будет уплотняться, то есть у стенок трубы, может составить около тысячи градусов.

Эта система, в том виде, как они рисуют, это видение дизайнеров, но никак не учёных и изобретателей, а они не способны видеть суть проблемы. У них ничего нет, кроме красивых картинок.

Поэтому Илон Маск сегодня перебросился на другое – предлагает под землёй рыть тоннели. Будто сегодня под Лос-Анджелесом уже начнут рыть тоннель. Это уже будет тоннель для автомобильного транспорта.

Когда я был в Эмиратах – встречи происходили в конце прошлого года – до меня приезжал туда и Илон Маск. Знаю, что он пытается продвинуть там проект гиперлуп. Мне пришлось в аэропорту долго сидеть, несколько часов, и меня потянуло набросать расчёты по двум системам – SkyWay и Гиперлуп (вакуумная труба). И когда мне во время встречи в Министерстве транспорта Эмиратов задали вопрос о разнице проектов, а я такой вопрос и ожидал, то я ответил следующее:

– Вы можете, конечно, и вакуумную трубу построить между Дубаем и Абу-Даби. Никто не запрещает. Она будет стоить ни мало ни много – 20 миллиардов долларов. И неизвестно ещё, будет ли она действовать. А можете построить и струнную дорогу. На то же расстояние. И это будет стоить для вас, ну максимум, миллиард долларов. При этом вы доедете из Дубая до Абу-Даби на нашем транспорте на семь минут быстрее…

«Как? – удивились они. – Скорость у Маска 1200 км в час, а вы говорите, что у вас штатная скорость 450–500. Нереально».

Тогда я им говорю, давайте посмотрим, подсчитаем, пусть нас рассудят цифры. У нас сел в юнибус, закрылись двери – и поехал. А у вас? Надо сначала загерметизировать салон модуля, а потом отправить его в камеру, в шлюз, закрыть, откачать воздух, чтобы получить вакуум, потом открыть шлюз, потом только модуль войдёт в вакуумную трубу и начнёт разгоняться. И по прибытии та же процедура произойдёт в обратном порядке. И не дай бог, если модуль потеряет герметичность. Что произойдёт? Да, все погибнут. За несколько секунд.

Поэтому я им сказал: «Выбирайте сами, что для вас важнее – человеческие жизни, скорость, удобство…»

Они мне в ответ: «Но у вас же тоже есть скоростные проекты, типа гуперлуп?» Отвечаю, да есть. Форвакуумная труба, где с инженерной точки всё проработано. Но чтобы построить тестовый участок, то нужен отрезок земли не менее 60 километров и стоить это будет порядка миллиарда долларов. Поэтому здесь мы её построить не сможем. А если нам отведут где-то участок земли или воды 60 км в длину, то мы можем идти как под землёй и под водой, так и над землёй и над водой… Если мы сможем найти инвестиции в объёме не менее 500 миллионов долларов, то мы это сможем сделать в Беларуси и в том направлении. Сверхскоростную на земле. 1250 км в час.



– Нина Ильинична Делец, Гомель. У меня к вам такой вопрос. Развивается сегодня новая индустрия, струнные дороги получили путёвку в жизнь. Скажите, пожалуйста, какие специалисты понадобятся в первую очередь, чтобы участвовать в этой грандиозной отрасли – СкайВэй? Какие институты могут готовить таких специалистов? И поскольку в Беларуси стоит остро вопрос с трудоустройством, то могут ли студенты иметь какое-то преимущество в трудоустройстве?

А.Ю. – В нашей отрасли работают люди разных профессий и специальностей. В первую очередь, конечно, специалисты транспортного профиля, машиностроения и других. У нас в ЗАО «Струнные технологии» работает более трёхсот сотрудников, мы растём каждый день, и наибольшее количество работников у нас – конструкторы. Это и машиностроители, и те, кто связан с проектированием мостов, эстакад, зданий, сооружений. У нас присутствует и электроника. У нас же автоматическая система управления.

Нам нужны сегодня программисты. Нам нужны проектировщики, связисты, энергетики, потому что у нас будут свои линии связи и электропередач со своими генерирующими электрическими мощностями. Не обойтись нам и без дизайнеров, посмотрите, как красиво обустроено вокруг, – они хорошо поработали. Вливаются в нашу компанию менеджеры и даже поэты и музыканты, вот с таким голосом, как вы слышали, почему не я выступал, – он, Михаил Кириченко, лучше это сделал, чем я. И публицисты, и аналитики, и юристы… Всё трудно перечислить. Да, мы строим дорогу, но мы и выстраиваем пути в будущее, готовим нового человека в новом, высоко духовном и технологическом обществе.

Не обойтись нам без агрономии, специалистов высокого класса в сельском хозяйстве. У нас и сегодня в саду созревают яблоки и груши, виноград и цитрусовые, а это всё входит в комплекс возделывания плодородной почвы вдоль струнной трассы, для чего нужна микробиология со своими штаммами микроорганизмов. Даже когда наша дорога будет проходить по пустыне, мы должны уметь превратить песчаную почву в чернозём по всей её протяжённости. Мы занимаемся плодородием почвы, получаем гумус из угля, и эту сложнейшую работу по преобразованию мёртвого угля в живую почву производят именно микроорганизмы. Поэтому у нас работают микробиологи, и есть соответствующая лаборатория.

Видите, сколько направлений в нашей деятельности! И это я всего не сказал, не перечислил, все профессии, существующие в мире, найдут у нас применение.

Если взять, что мы имеем сейчас, то скажу следующее…

Недели три назад была делегация, не буду говорить о всём составе делегации, но в неё входил и ректор БЕЛГУТа, бывший БИИЖТ, из Гомеля. Кого как не высшее учебное заведение могло заинтересовать то, что сегодня происходит здесь, на испытательном участке? Но на лице уважаемого ректора я не увидел ни восхищения, ни удивления, ни радости… Увидел чувство явного неприятия, отторжения, даже брезгливости.

А когда мы зашли в наш гостевой домик, где мы всегда встречаем тех, кто к нам пожаловал, ведём с ними беседы, рассказываем о нашем проекте, он вместе с министром транспорта Беларуси сразу же нам объявил:

– Я не вижу никаких инноваций, здесь у вас ничего нового нет. И зачем вы это всё делаете, и кто вам дал право возводить здесь непонятно что… И почему это вы не приходите к нам за разрешением этого строительства. Да, мы знаем, что ещё тридцать лет назад Юницкий работал в Институте механики металлополимерных систем, которое находится от нас через дорогу, и носился с этими проектами и чертежами в тетрадке в клетку. Тогда у него ничего не было, и сейчас я вижу, что ничего нет. Это всё бутафория, обман людей, и странно, как ему поверили… У нас есть железные дороги, вот давайте и держаться этого, а не придумывать чёрт-те что…

Вот и вы мне ответьте, уважаемая Нина Ильинична, может ли такое учебное заведение готовить специалистов высокого класса, которые должны обладать умом завтрашнего дня, принимать душой и сердцем инновации, а не только уметь укладывать шпалы по израненной земле? Так что я скажу, что для нас уровень подготовки учебного заведения уважаемого ректора из Гомеля никак не подойдёт.

Поэтому скажу больше. Созданные образовательные центры будут готовить нужных специалистов, всему своё время. Потому что у нас много специфического, уникального, неповторимого. Того, чего нет в других вузах. И они этому не смогут научить.

А базовые знания… Я учился в Тюмени. Там я получил такое классное образование! А учился я в деревенской школе – в Крюках, далеко от районного центра. Скажу вот что. Смотрю, как учится моя дочь в школе, в столице Беларуси, казалось бы, знания должны быть на высоком уровне, а я вижу, что в моей крюковской школе учителя давали во много раз больше, чем сегодня, казалось бы, передовое образование. Это к слову.

Базовые знания могут давать те вузы, которые есть, основы давать, стартовые, которые потом нужно развивать. Я же не учитель SkyWay или ОТС, но я учил сопромат, «начерталку», теоретическую механику,

физику, математику, химию… Это можно изучать в традиционных вузах, а наши специальности можно будет осваивать в наших образовательных центрах, которые мы создаём параллельно со строительством струнных дорог.

А сегодня на нашем участке работают и студенты, и жители Марьиной Горки, и те, кто захотел провести летнее время на возведении SkyWay с лопатой в руках.

Уничтожение плодородных почв и опустынивание – главная угроза человечеству сегодня. И если в гонке вооружений люди иногда берутся за ум, перестают играть мускулами, делают паузу в производстве ядерных отходов и хоть иногда вспоминают, что они люди, то с технологиями и рынком всё намного сложнее. Иммунная система нашей биосферы – плодородная почва с тысячами видов микроорганизмов, которых в каждом килограмме живой почвы целый триллион, становится беззащитной жертвой алчных интересов транснациональных корпораций, воротил бизнеса и беспринципных политиканов.

Виноваты все, и никто не виноват. Знакомая ситуация, не правда ли? Ответ один: каждый должен начать с себя и своего локального сообщества. Навести порядок в своём доме и дворе, на рабочем месте и на предприятии, в стране и на планете…



– Инвестор Фролова. Расскажите, пожалуйста, о своём фермерском хозяйстве…

А.Ю. – Можно сказать, что я начинающий фермер. Вот мои земли – чуть больше ста гектаров с озером. Мы только недавно получили землю. Поэтому это только начало работ. Я взял это фермерское хозяйство не для того, чтобы вырастить сто тонн картошки или десять тонн яблок и продать, чтобы заработать какие-то деньги, конечно же, нет.

Цель у меня другая. Я хочу на этом фермерском хозяйстве в первую очередь отработать технологии промышленного получения гумуса. Чтобы можно было его производить миллионами тонн. Сегодня на планете происходит уничтожение плодородных почв, идёт опустынивание, а здоровье биосферы и наше здоровье – это почва, в первую очередь – почвенные микроорганизмы. На самом деле почва – это иммунная система биосферы, и она практически вся убита. И эти почвенные микроорганизмы, которые там живут. И для того, чтобы остановить опустынивание Китая, только Китая, где этот процесс происходит в количестве 1200 квадратных километров в год, Китаю потребуется 100 миллионов тонн гумуса в год.

У меня есть технологии, как это сделать – вернуть здоровую почву. Я хочу эту систему вначале отработать здесь: посадить сады, виноградники, завести небольшую ферму, пруды уже зарыблены; и как фермер хочу это сделать – накормить людей и свою семью здоровой природной, а не природоподобной пищей… Но сверхзадача иная – пока о ней не буду говорить.

К нам приезжала делегация из Дубая. Так их поразило и впечатлило знаете что? Не угадаете. Не струнные дороги, хотя они и проехали на юнибайке. Их удивили наши грядки и то, что на них выросло. А грядки не на земле, а над ней, как и «струны». И когда помощник шейха поднялся со своей помощницей на крышу гостевого домика, увидел спелую землянику, вдвоём попробовали и воскликнули: «Мы таких вкусных ягод никогда не ели!..» То же они произнесли, когда сорвали на грядках огурец и попробовали его на вкус. А огурцы у нас не блестящие, как из пластмассы, что продают в магазине, а с пупырышками, выращенные на живой почве, у них вкус совершенно иной. Потому мы и неправильно питаемся – то, что мы едим, есть нельзя.



Моя цель – выращивать чистую и вкусную еду на чистой почве. Она не подвергнет наш организм отрицательному воздействию, а наоборот, продлит нам жизнь, так как станет лекарством, как это было всегда в Природе.

Марьина Горка благодарна SkyWay

3 августа 2017 г.
Беларусь, Пуховичский район, город Марьина Горка

Почётной Грамотой награждена местной властью


ПУХОВИЧСКИЙ РАЙОННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА
награждается
КОСАРЕВА
НАДЕЖДА ГЕННАДЬЕВНА

Надежда Косарева, генеральный директор закрытого акционерного общества «Струнные технологии» проектного предприятия SkyWay – *за значительный вклад в благоустройство города Марьина Горка и активное участие в общественной жизни района.*

Надежда Геннадьевна так прокомментировала это событие:

– Мы благодарны за оценку нашей деятельности, однако сбрасывать обороты в развитии и почивать на лаврах рано. Уже сложилась здоровая атмосфера сотрудничества, в которой участвуют бизнес, местная власть и локальное сообщество. Мы и в дальнейшем будем помогать городу по мере своих возможностей, точек взаимовыгодного соприкосновения у нас много.



В этом году ЭкоФест в Марьиной Горке посетили около 5000 гостей из разных стран мира, это 25% населения города, которые приехали в один день. Думаю, со временем ЭкоТехноПарк окончательно оформится в одну из достопримечательностей города, что будет способствовать развитию как внутреннего, так и внешнего туризма и инфраструктуры. От этого выиграют все.

ЭкоТехноПарк вырос в небольшом городке всего за пару лет на территории бывшего танкового полигона.

В Беларуси ЗАО «Струнные технологии» активно развивается, в нём трудятся сегодня более 300 специалистов. Кроме ЭкоТехноПарка в его состав входят девять конструкторских подразделений, опытное производство и бизнес-отделы.

Президент Беларуси Александр Лукашенко обещает усиленную поддержку развитию в стране ИТ-сферы и инноваций. По проекту Указа, который сейчас готовится, со стороны государства будет оказываться необходимое содействие, в том числе законодательное для организаций в инновационном секторе экономики.

Слово о брате

И опять, Толя, прогремел праздник в твоём ЭкоПарке. И я радовалась вместе со всеми и вместе с тобой, что он удался, что все пять тысяч человек остались довольны ЭкоФестом. Приехали люди из разных уголков земного шара, и я приехала или прилетела за тысячи километров к тебе из Казахстана.



Перед тем как отправиться в нашу родную Беларусь по твоему приглашению, я сказала об этом матери, нашей милой и доброй Юлии Степановне. И мы сидели у неё дома, она опять вернулась в свои воспоминания. Она радуется за тебя, желает тебе успехов в реализации твоей задумки.

– Да, года пролетели как один день, – вздыхает она, углубившись в прошлое, – но ваше детство вспоминается как-то светло, радостно. Хотя было трудно, голодно, бедно, но жизнь пробивалась своим слабым росточком, тянулась к солнцу… Толик, когда был маленький, хлопот мне не доставлял. Покупаю в ночёвках, уложу спать, и он спал, ничем не напоминая о себе. А я тем временем могу и в магазин сбегать, помочь хозяйке дома, у которой мы с Эдиком снимали уголок. Жили мы тогда в Комарине Брагинского района…

С детства начал проявлять свой характер. До трёх лет не разговаривал. Когда нужно было мне пойти за водой, он не отставал от меня. Колодец находился недалеко от нашего дома, в соседнем дворе, и я, взяв его на руки, шла к соседям. Назад шла с вёдрами, полными воды, прицепив их к коромыслу. А одной рукой держу сына за руку, чтобы шёл рядом.



Эдуард Петрович, Юлия Степановна и Толик Юницкие (д. Комаринск, сентябрь 1949 г.)

А он не хочет идти, ревёт, на полпути вырвется и опять бежит к колодцу. Сосед, видя такое, берёт его на руки и несёт к нашему дому. Так он что делает? Бежит снова к колодцу, стоит на том месте, откуда его взяли. Намекает на то, что и его мне нужно нести с того места, куда я поставила. Своё упрямство он проявлял и позже, и хорошо, что был упрям в учёбе и работе…

Он и в грибы с тобой ходил, и ягоды вы собирали. А я не могла сходить вместе с вами: с шести утра и до позднего вечера должна быть на работе. И так каждый день, без выходных.

Даже если Толик брался полоть огород или окучивать картошку, то и тебя учил, четырёхлетнюю, как это делать. А когда его отправляли на колхозную работу, то больше всех собирал – и картошку, и свёклу, и морковь. Помню, что в районной газете не раз писали о том, что Юлия Юницкая, будучи одна, воспитывает трудолюбивых детей.

Так он и в школе был в числе первых. А в шестом классе учительница доверяла ему проводить уроки с пятиклассниками. Кроме того, что он разбирался в точных науках, так проявил себя и как знаток немецкого языка. И, когда мы собрались переезжать в Казахстан, учительница очень не хотела его отпускать, просила, чтобы он окончил учёбу в Крюковской школе.

Мать вздохнула, замолкла, вытерла слезу краешком платка, долго молчала. Голос у мамы тихий, глаза светлые и грустные.

Она бы могла рассказывать и рассказывать о тех мытарствах, которые выпали на её долю, как переезжали с места на место, как она отдавала все силы, чтобы вывести нас в люди…

– Хотелось бы, Тамара, чтобы он чаще виделся со мной, но, видимо, он сегодня ещё глубже погрузился в свою работу…

– Да, мама, Толя сегодня себе не принадлежит, он принадлежит миру. Он на такую стройку замахнулся, во всём свете такой нет… У него каждая минута расписана, день и ночь, в каждой стране нужно побывать, где будут строить небесную дорогу.

– Я рада, доченька, что его знает весь мир.



Толик Юницкий (5 лет) с сестрой Тамарой (2 года) – г. Коммунарск Луганская обл. У ёлки.

Как в Крюках мы были помощниками для мамы, так и здесь, на новом месте жительства – в Сатпаеве (бывший Никольский), Казахстан. Мать работала посменно, она была бригадиром на транспортно-угольной ленте, а потом в районной котельной. И все домашние дела ложились на нас с Толиком. В других семьях обычно детей ограждали от домашней работы, но это было не для нас.

Я уже с девяти лет умела готовить обеды. И когда мать приходила домой, её на столе ожидал горячий суп или борщ. А брат мыл посуду, чистил кастрюли. Один раз так почистил сковородку, что мать подумала, что мы её только что купили в магазине…

Все дела, которые он планировал, всегда доводил до конца. Матери всегда было приятно слышать, когда отзывались люди о нас, говорили, что мы получили хорошее воспитание, стали трудолюбивыми и настойчивыми… А те грамоты и благодарственные письма, что ей вручали когда-то на разных торжественных вечерах, хранит и по сегодняшний день.

…Толя, я очень благодарна тебе, что ты позвал меня и в этом году на свой главный праздник. И спасибо тебе, что ты прокатил меня на юнибайке и юнибусе, я испытала огромное удовлетворение и радость, что это ты всё сотворил, что это твой настойчивый ум и упорство довели идею до совершенства.

Люди обнимали тебя и радовались, что могут с тобой сфотографироваться на память, тысячи людей, особенно женщины, целовали и обнимали тебя, а я, стоя рядом и недалеко от тебя, сдерживая слёзы радости и восторга, шептала про себя: «Это же мой родной брат, мой родной братик Толик!..» Жаль, что этой радости и всеобщего восторга не разделяет и не видит мать, в своём возрасте она не смогла приехать со мной к тебе в Марьину Горку. Но я ей привезу тысячи фотографий, покажу на большом экране, как её родной и любимый сын находится в объятии всей планеты, и что его обнимают руки Бога.

Мы вместе с матерью и всеми родственниками гордимся тобой!

Глава вторая

Индия стала ещё ближе

Пусть пока виртуально, пусть пока по космической трассе, но дорога дружбы и сотрудничества между SkyWay Беларуси и Индии проложена уверенная и надёжная.

Так уж совпало, Глава Республики Беларусь Александр Лукашенко нанёс 12 сентября 2017 года визит в Индию по приглашению правительства этой страны. В состав беларуской делегации вошли члены правительства, отраслевые министры, руководители различных концернов и ведомств, руководители и специалисты ряда беларуских предприятий и компаний, в том числе инженер Анатолий Юницкий.

Со стороны Индии на мероприятии присутствовали несколько десятков руководителей и представителей компаний этой страны, работающих в таких сферах, как фармацевтика, пищевая промышленность, торговля и инвестиции, экспортно-импортные операции, реализация инфраструктурных проектов, нефтехимия, информационные технологии и услуги, медицина, финасовая деятельность, горнодобывающая промышленность, машиностроение, деревообработка, образование, биотехнологии и другие сферы.



FINANCIAL EXPRESS

ADVERTORIAL

INDIA - BELARUS

A report on the visit of Belarus President



AMBASSADOR'S MESSAGE

Bonds with Belarus are strong

The presidential visit is expected to further boost ties between the two countries

THE VISIT WILL ALSO WITNESS A BUSINESS FORUM ORGANISED IN PARTNERSHIP WITH MAJOR CHAMBERS OF COMMERCE & INDUSTRY IN INDIA



A congenial climate for investment

SkyWay Cometh!

Higher education of high standards

А за день до этого в Нью-Дели прошёл Индийско-Беларуский бизнес-форум, посвящённый строительству небесной дороги.

Проектную организацию SkyWay, которая имеет в Индии деловые интересы, на форуме представляли Председатель Совета директоров, генеральный конструктор ЗАО «Струнные технологии» Анатолий Юницкий.



Представители SkyWay пробыли в Индии несколько дней и по итогам поездки был подписан ряд соглашений. А перед этим мероприятием было дано большое интервью информационной службе компании о перспективах и стратегии развития струнного транспорта SkyWay в регионе. Об этом поведала газета «Financial Express»:

«Грядёт SkyWay!

ЗАО «Струнные технологии» (SkyWay Technologies Co.) примет участие в Индийско-Беларуском бизнес-форуме в Нью-Дели, организованном Беларуской Торгово-промышленной палатой в сотрудничестве с Федерацией индийских торгово-промышленных палат. Мероприятие запланировано на 11 сентября 2017 года.

В рамках форума состоятся переговоры о расширении экономических связей между двумя странами и обсуждение двустороннего делового сотрудничества между индийскими и беларускими предпринимателями. Представители компании SkyWay входят в состав официальной беларуской делегации.

По количеству населения Индия занимает второе место в мире после Китая, но эта страна превзошла весь остальной мир по темпам экономического роста. Например, к концу нынешнего финансового

года рост ВВП ожидается в размере 7,6% против 6,9% в Китае, что приведёт к резкому поступлению инвестиций и решению демографических проблем.

Падение цен на нефть также выгодно для Индии. Однако такое бурное развитие породило новые проблемы и усугубило уже существующие, так как развитие транспортной инфраструктуры отстаёт от средних темпов экономического роста государства.

«Мы приехали в Индию, чтобы способствовать развитию этой страны. Мы предлагаем доступные и эффективные транспортные системы, которые могут в короткие сроки вывести развитие транспортной инфраструктуры страны на новый уровень.

Наш главный козырь – это технологичность производственного процесса. Мы строим просто и надёжно. Кроме того, технология SkyWay не имеет практически никаких ограничений по рельефу местности или на море. Мы уверены, что у нас есть именно то, в чём Индия очень нуждается сегодня», – комментирует цели Компании в Индии заместитель Генерального директора ЗАО «Струнные технологии» по развитию Виктор Бабурин и продолжает:



– Технология SkyWay удовлетворяет потребностям страны больше, чем все остальные, поскольку она имеет следующие основные преимущества по сравнению с другими транспортными системами, которые создают больше проблем, чем решают: низкая стоимость

строительства и эксплуатации. Экологическая совместимость с окружающей средой. Высокая скорость движения и уровень безопасности. Основа технологии Компании является уникальной, так как с её помощью возможно обеспечение доступных транспортных услуг в таких сферах, которые до сих пор в основном игнорировались, например, транспортные решения «последней мили» для логистических узлов, аэропортов, вокзалов и т. д. Унифицированная обработка грузов без нарушения существующей контейнерной транспортной инфраструктуры. Абсолютно новый подход к логистике транспортировки в морских портах, позволяющий решить в них крупнейшую проблему нехватки площадей; технология SkyWay предусматривает возможность хранения грузов на побережье на соответствующем расстоянии от моря и порта. В дополнение к предлагаемым решениям на будущее Компания будет предоставлять новые научные знания, создавая тем самым новые высококвалифицированные рабочие места, способствуя повышению занятости населения и, следовательно, внося значительный вклад в экономическое развитие страны».

Тем временем в центре практической реализации инноваций SkyWay в ЭкоТехноПарке представители проектной организации и аккредитованного органа по сертификации приступили к проведению приёмочных испытаний и завершающего этапа сертификации подвижного состава струнного транспорта.

.... * * * ....

В Беларуси продолжается обсуждение итогов бизнес-форума в Нью-Дели. В пресс-центре БЕЛТА на брифинге свои комментарии высказал председатель Беларуской торгово-промышленной палаты Владимир Улахович.

Не обошёл он вниманием и вопросы участия в мероприятии представителей проектной организации SkyWay, подчеркнув:

– В Индии был представлен и наш струнный транспорт. Компания SkyWay сделала презентацию на форуме и подготовила два меморандума. Один из них касается реализации такого транспортного проекта в одном из портов на побережье Индии.

Корреспондент БЕЛТА сообщает далее:

– Председатель Беларуской торгово-промышленной палаты Владимир Улахович, комментируя итоги Индийско-Беларуского бизнес-форума, сообщил: «Идёт обсуждение создания сборочного производства седельных тягачей совместно с МАЗом. Кроме того, в работе наш электробус, его сейчас изучают».

Руководитель БелТПП отметил также успехи развития беларуско-индийского сотрудничества в области фармацевтики:

– Три соглашения были подписаны прямо на форуме. Фармацевтика – очень серьёзная и важная тема. Развитие сотрудничества в этой отрасли даст хороший результат – это может понизить и себестоимость, и стоимость для простых граждан лекарственных препаратов широкого профиля.

А в целом во время бизнес-форума беларуские компании подписали 10 меморандумов и соглашений.

SkyWay хочет опутать Индию зелёными струнами

Александр Солнцев

Новый проект SkyWay, который предложено реализовать в Индии, отличает экологическая совместимость с окружающей средой – к такому выводу пришли специалисты в рамках дискуссий на Индийско-Беларуском бизнес-форуме, который прошёл в Нью-Дели.

В рамках форума состоятся переговоры о расширении экономических связей между Беларусью и Индией. Представители компании SkyWay вошли в состав официальной беларуской делегации. В ходе форума подписан ряд документов, в том числе меморандум о взаимопонимании со штатом Махараштра, – сообщили в газете «Financial Express».

Маркетинговая стратегия проекта SkyWay предусматривает ряд преимуществ для Индии в случае строительства в этой стране струнной транспортно-инфраструктурной сети. И они лежат не только в сфере зелёных технологий.

«Среди них привлечение индийских производственных мощностей, сырьевой базы и рабочей силы, планирование и организация сборки подвижного состава SkyWay на территории страны, – сообщил заместитель генерального директора по развитию ЗАО «Струнные технологии» Виктор Бабурин. – Сейчас технология SkyWay находится на завершающей стадии сертификации. Мы доказали на практике, что транспортные решения, которые мы предлагаем, могут быть дешевле, безопаснее и эффективнее по скорости, чем всё остальное, что предлагают другие компании на рынке».

В Махараштре генеральный конструктор SkyWay Анатолий Юницкий предложил построить скоростную струнную линию для перевозки пассажиров. Его поддержали представители деловых кругов и правительство страны.

Индия...

Что мы знаем о ней, что связывает нас, что привлекает?

Индия – большая и удивительная страна, в которой есть всё, начиная от пустынь и джунглей, тростниковых лачуг до дворцов махараджей, от нищих попрошаек до респектабельных бизнесменов... Там же и жестокое пуританство, и целые кварталы «красных фонарей», запрещённая, но поныне живая кастовая система и государственное устройство, которое оставили англичане-колонизаторы.

Индия – это величественные Гималаи и таинственно-загадочный Тибет, священная река Ганг и тропические леса Западных Гат, десятки морских курортов и многочисленные памятники прошлых веков, неисчислимое количество музеев... Всё это составляет национальное богатство и гордость этой удивительной страны.

Бог ей выделил удивительное место – в Южной Азии, на полуострове Индостан. Более семи тысяч километров составляет побережье, которое омывается водами Индийского океана – Бенгальским заливом с юго-востока и Аравийским с юго-запада.

Почти сверхдержава, потому что обладает ядерным оружием.

Своя история, своя судьба... Страна являлась центром важных торговых маршрутов и путей, поэтому и славилась своими богатствами. С XVIII и по первую половину XX века Индия была постепенно колонизирована Британской империей.

В 1947 году после многолетней борьбы получила независимость. А к концу прошлого столетия страна достигла огромных успехов в экономическом и военном развитии. Экономика Индии стала одной из самых быстроразвивающихся в мире. Но при этом присутствует и другое: значительная часть населения живёт за чертой бедности. Высокий уровень коррупции, отсталая система здравоохранения.

Индия – вторая страна в мире по численности населения: 1 млрд 170 млн. человек; седьмая по занимаемой площади – 3.287.263 км. Первое поселение расположилось у берегов реки Инд – отсюда и название страны.

Два государственных языка – хинди и английский. Но на территории Индии активно используются 780 языков и более тысячи диалектов.

Почти 80% населения исповедуют индуизм. Более 11% – ислам. Остальные поклоняются Будде, Христу. Есть адепты зороастризма и сикхизма. Привлекает всех храм Вишну в городе Тирупати, возведённый в X веке. Приходят и приезжают к нему больше паломников, чем в Рим и Мекку.

Отдельная тема – сеть железных дорог. Проложены в прошлом веке, имеют разную ширину колеи. Курсируют скоростные поезда с вагонами, которые оснащены кондиционерами, между городами-агломерациями: Дели, Бомбей, Калькутта, Мадрас...

Дорожная сеть страны равна длине... 117 экваторов. Это примерно 4,7 млн километров асфальта. Это, если официально, вторая по длине дорожная сеть в мире. Длина же экватора, как мы знаем, составляет всего 40 тысяч 75 километров.

Во время проведения последнего бизнес-форума в Нью-Дели были затронуты вопросы об озеленении большей части территории Индии – предложение «опутать» её зелёными струнами. Дело в том, что истощение земли, вызванное климатическими изменениями, привело к тому, что некогда плодородные и посевные площади, которые давали когда-то колоссальные урожаи без каких-либо удобрений, начали медленно превращаться в пустынные земли.

81 миллион гектаров (810.000 квадратных километров) земель подверглись этому ужасающему явлению. Этой площадью можно «накрыть» территорию, втрое больше той же Великобритании, которая некогда сделала страну своей колонией.

«Мы готовы взять на себя функцию возвращения плодородных земель страны», – заявил в своём интервью Виктор Бабурин.



Выступление Виктора Бабурина на бизнес-форуме в Нью-Дели
11 сентября 2017 года



Перед гостями и инвесторами выступает Анатолий Юницкий



Всем нашлось место на площади ЭкоТехноПарка



Осмотр территории



Прокатиться на юнибусе



Юнитрак на струне



Юнитранспорт



Очередь в музей



Имена инвесторов на небесном своде



Автор убедился – транспорт надёжен



Приобрели билет



Драники



Анатолий Юницкий среди гостей фестиваля



Детский городок



Нам вручили сертификат



Живи, СкайВэй!



Выступление создателя струнных дорог никого не оставило равнодушным



Из ведущих ЭкоФестиваля превратились в зрителей концерта музыкантов – Михаил Кириченко и Анатолий Юницкий



Улыбнись! Снимаю!



«Золотая колесница»



Вопросы – ответы



Дорога в будущее



Интервью Анатолия Юницкого





Настроение SkyWay



Африканец на ЭкоФесте



Мы из Америки



Под флагом SkyWay



Эх, попробую...



Детская площадка фестиваля



Я – инвестор



Экогрядки



Экскурсовод Анатолий Юницкий



Фото на память

Раскрытие тайны

Откуда, из каких секретных лабораторий и цехов доставляются в ЭкоТехноПарк эти невиданные, доселе неизвестные удивительные машины, не похожие ни на какой иной транспорт в мире? Ни на одном предприятии, заводе или экспериментальном участке не в состоянии соорудить такой «продукт» – таких специалистов и конструкторов не готовит ни один Вуз.

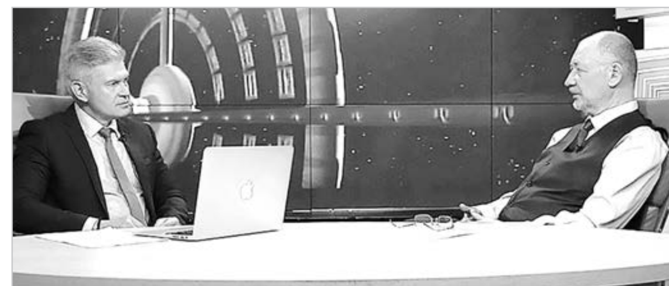
Таких транспортных средств не встретишь ни на одной трассе или дорогах не только нашей страны, но и за рубежом. Удивительный факт, не правда ли? Тайна за семью печатями? Да как сказать… И потому те, кто интересуется этим, начали писать в штаб письма. Спрашивали, где находится тот инкубатор, превращающий золотые яйца в небесные птицы, которые вот-вот разлетятся по всему миру.

Но, как говорят, нет ничего тайного, чтобы не стало явным. Тайна сама по себе не раскрывается, её нужно открыть или раскрыть. Вот и мы, посоветовавшись, решили запустить в тайные дебри создания фантастических машин лазутчика, шпиона, но не диверсанта, чтобы он, «внедрившись» в ту систему, раздобыл для нас секретные данные, вывел их, тайных создателей и конструкторов «на чистую воду». При этом снабдили необходимой техникой и подслушивающей аппаратурой – микрофоном, тайным объективом и другими атрибутами, незаменимыми в таком деле.

А кому поручить такое деликатное дело? Конечно же, ему, неизменному охотнику за новинками в области небесных струн, – Михаилу Кириченко. Он с удовольствием согласился и немедля отправился в путь. Под Марьину Горку.

За одну ночь он отчитался перед начальством: написал на несколько страниц репортаж с места событий и представил на утверждение. Руководству его отчёт понравился. Думаем, что и вам он понравится, потому что мастер своего дела Михаил Кириченко всегда отвечает за свои поступки и дела.

Итак… Вот что он написал 7-го сентября 2017 года.



Общественный транспорт со скоростью Формулы 1: кто в SkyWay отвечает за скорость

Не только догнать, но и обогнать мировых лидеров в сфере транспорта. Решить амбициозную задачу в Беларуси взялись специалисты из компании ЗАО «Струнные технологии». В команде работают гонщики, механики, инженеры, конструкторы. За плечами каждого – большой опыт и своя история. Общая цель – создание транспорта нового поколения: скоростного (до 500 км/ч), городского (до 150 км/ч) и грузового SkyWay. О том, кто в Беларуси хочет быть быстрее всех и какие гонки создателям SkyWay удавалось выиграть прежде – эта статья.

Транспортные средства будущего, утверждают в SkyWay, это электрокары на стальных колёсах, передвигающиеся по специальным рельсам. Руководит работой над созданием таких машин Александр Синкевич. Он и расскажет нам о себе и своей команде.



Александр Синкевич (в центре) на территории сборочного цеха SkyWay

Костяк коллектива начал формироваться 30 лет назад, когда наш собеседник, в то время основатель легендарной гоночной команды «МАЗ-TRT», смог опровергнуть казавшееся аксиомой высказывание классика русской поэзии и впрячь в одну телегу «коня и трепетную лань»! Говоря современной прозой – создать легендарный спортивный коллектив, выигравший бесчисленное количество шоссейно-кольцевых гонок на своих «боевых зубрах» – спортивных МАЗах.

Затем была команда «МАЗ-Яровит» по грузовому триалу, в которой будущий руководитель производства SkyWay работал спортивным директором.

С ней он выиграл два чемпионата Европы, два чемпионата СНГ, сам приобрёл опыт организации и проведения соревнований. В общем, за свою славную спортивную карьеру Александр побывал инженером, механиком, руководителем команды, организатором состязаний и судьёй.

А затем стал идейным отцом программы российского народного электромобиля, дерзко окрещённого как «Ё-мобиль»…

Сегодня основатель и вдохновитель громких проектов прошлого рассказывает о своём пути в SkyWay.



Конец 1980-х. Александр Синкевич (третий слева) и начальник отдела испытаний SkyWay Дмитрий Книга (первый справа)

При всём богатстве выбора альтернативы не было и нет

«В проекте, куда я иду работать, важна новизна, оригинальность и сложность поставленных задач. Зачастую побудительным мотивом выступают критика и неверие в то, что это возможно сделать. И для меня ещё важен результат, к чему я, собственно, всегда и стремился, где бы ни работал. В проекте SkyWay особенно меня привлекли новизна и оригинальный, необычный взгляд Анатолия Юницкого на транспорт будущего, поставленные им инженерные задачи, которые приходится решать.



Александр Синкевич и генеральный конструктор, автор SkyWay Анатолий Юницкий

Отношение семьи, друзей и знакомых к работе в компании

Безусловно, есть много скептиков. И даже в кругу моих знакомых. При этом преобладает позитивное отношение к проекту: каждый из них был бы рад его удачному воплощению. Они были бы горды тем, что это сделано нашими людьми!

Мне кажется, что у некоторых из них есть элемент зависти, ибо самим поработать в таком проекте было бы интересно, но по каким-то причинам это пока не получается.



Коллектив опытно-экспериментального производства SkyWay

Коллектив

Когда чуть больше года назад встала задача перейти от проектирования и моделирования к изготовлению образцов транспортных средств – а именно в тот момент меня и пригласили для выполнения данной задачи – до выставки InnoTrans 2016 в Берлине оставалось 3,5 месяца. Естественно, что для выполнения такой важной задачи в столь короткий срок мне нужно было собрать специалистов, в которых я был бы уверен: в их квалификации, потенциале, возможностях и других профессиональных качествах. Естественно, я обратился к людям, с которыми я работал раньше в различных проектах, которых было много, начиная с конца 1980-х, когда я стал инициатором создания на МАЗе кольцевой гоночной команды для участия в чемпионате Европы по гонкам тягачей.



Дмитрий Книга на чемпионате Европы по трак-триалу, 2001 год

Кто из автоспорта пришёл в SkyWay

И один человек из той команды – мастер спорта Дмитрий Книга, который был в ней инженером и механиком, – сейчас работает со мной. Мы машину вместе строили, вместе ехали на гонки, вместе же её обслуживали… В общем, делали всю работу от начала и до конца. Получается, что мы сотрудничаем – пусть с перерывами и в разных проектах – уже 30 лет! Сегодня Дмитрий возглавляет отдел испытаний.



Дмитрий Книга, начальник отдела испытаний SkyWay



Андрей Рудницкий **–** инженер отдела испытаний SkyWay.

Говоря о коллегах в автоспорте, нельзя не упомянуть тоже мастера спорта Андрея Рудницкого, инженера отдела испытаний. Он действительно спортсмен, у него ещё со времени единоборств существует замечательное качество – настрой на победу!

Ещё до побед в автоспорте Андрей уже был чемпионом своей страны, КМСом по каратэ, прекрасно знающим, что такое «заншин»: в любой ситуации ты должен быть целеустремлён, но спокоен, т.е. уметь встречать её без напряжения и в то же время принимать быстрые решения.

Мы познакомились в 1996-м, много вместе прошли за это время… Вот это – спортсмен! Он много раз стартовал на Дакаре, и даже невозможно вспомнить все международные соревнования и даже кубки мира, в которых он участвовал и побеждал на этапах, причём в «абсолютке».

В любом случае за его плечами уже не один десяток ралли-рейдов, а это значит, что он «крепкий орешек»! Разве такой человек может подвести?



Андрей Рудницкий на этапе Кубка мира, Марокко, 2015 год

Александр Ковалик – слесарь механосборочных работ электромонтажного участка SkyWay.





Александр Ковалик на соревнованиях, 1974 год

Александр – один из сильнейших картингистов ещё СССР, мастер спорта, тринадцатикратный чемпион БССР, победитель многих всесоюзных соревнований, призёр чемпионата СССР. Он и сегодня в идеальной физической форме! Это человек очень педантичный, пунктуальный, аккуратный, обладающий всеми качествами, необходимыми в работе с агрегатами.

Вот он и занимается сейчас сборкой наших электромоторов, где всё должно быть сделано идеально чисто и точно.

Владимир Альхимович – токарь модельного участка SkyWay.



Невозможно не упомянуть и Владимира Альхимовича, мастера спорта СССР по автомодельному спорту, который обладает огромными знаниями и опытом, владеет технологиями литья алюминия, работы с различными видами пластика, а также с мельчайшими деталями, из которых состоят масштабные модели подвижного состава и макеты путевой структуры Струнного транспорта Юницкого.

Если бы молодость знала, если бы старость могла…

В цеху большое количество слесарей, которые работали механиками в спортивных командах, причём речь идёт о спорте высоких достижений, уровня чемпионатов России, Европы, мира!

Подвижной состав SkyWay изготавливают люди, имеющие большой опыт создания транспортных средств, с которыми они потом участвовали и выигрывали крупные соревнования. В этом весь смысл!



Есть ещё десятки других бывших коллег, которых я смог собрать. Они составили костяк коллектива, осилившего выполнение задачи, поставленной генеральным конструктором Анатолием Юницким в прошлом году. Но эти задачи всё сложнее, их количество растёт, поэтому сейчас у меня в подчинении уже 74 человека.

При формировании команды, способной решать сложнейшие и интереснейшие задачи – что очевидно, ибо мы строим подвижной состав, который вскоре полетит по струнным рельсам со скоростью 500 км/ч, что не снилось даже автогонщикам, мы соблюдаем разумный баланс в количественном соотношении между опытными и молодыми сотрудниками, и слова «наставничество» и «преемственность» являются здесь основополагающими.

Юнибус *– так называется транспортное средство SkyWay – на специальной эстакаде.*

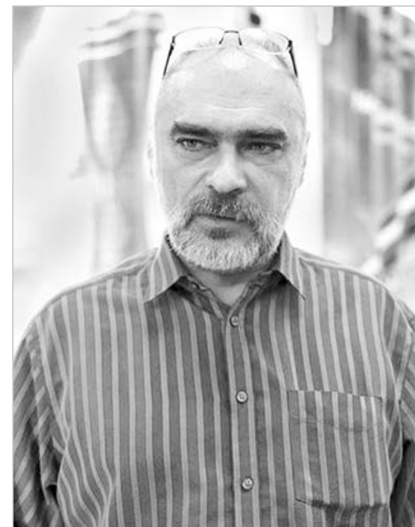
Как попасть на работу в SkyWay

Принцип формирования коллектива следующий: в первую очередь, это профессионалы, с которыми я работал, которым доверяю и знаю, каким образом ими руководить. Во вторую – те, кого привели первые, будучи уверенными в их профессиональных качествах не менее, чем я в этих своих бывших коллегах.

.... * * * ....

Александр Синкевич:

Мы продолжаем набор людей – нам нужны сегодня классные специалисты! Все, с кем мы сейчас работаем, пришли когда-то, можно сказать, «с улицы», поэтому для заинтересованных в том, что мы делаем, наши двери открыты в любом случае.



Но я предъявляю к ним дополнительные требования, ибо только команда способна работать в наших условиях, очень похожих на существующие в спорте.

И наш коллектив очень похож на спортивный по своей организации, идеологии, настроению, психологии и взаимоотношениям!

Для меня мои сотрудники – набор высококлассных точных инструментов, а не куча ржавого лома. Когда я открываю шкаф, я вижу изумительные ключики, находящиеся каждый на своём месте. И, если у меня появилась

новая задача, я должен заполнить пустующие места. При этом я отдаю себе отчёт и в том, что для своего руководителя сам являюсь таким же инструментом в достижении намеченной цели.

У меня двойная задача: от имени руководства добиваться от коллектива решения поставленной задачи и в то же время защищать его интересы перед нанимателем. И подчинённые это прекрасно знают и чувствуют. Только при соблюдении подобного баланса возможна продуктивная работа.



Визуализация: высокоскоростной (сверху) и городской (снизу) SkyWay

Командный дух

Вот на таких принципах и создаётся наша команда. Именно – атмосфера сплочённости, коллективизма, команды. Можно назвать такой подход круговой порукой, итальянской мафией… не важно, как хотите определяйте, но мы все стремимся к главному – конечному результату!

Я этому учился много лет, начиная с команды «МАЗ-TRT», участвовавшей в кольцевых гонках, где все были друзьями, молодыми весёлыми ребятами, которым удалось добиться огромных успехов: несмотря на тяжёлое время, много раз мы были на подиуме чемпионатов Европы в Англии, Бельгии, Франции… Очень сложно было бороться с командами Mercedes, MAN, Volvo, SCANIA и другими. Такие были соперники, что страшно было просто смотреть на них! Но за несколько лет упорной работы нам удалось создать конкурентоспособную машину. И сделано это было, честно говоря, на морально-волевых качествах потому, что сравнимых с этими командами бюджетов у нас, естественно, не было, работали над проектом на заводе реально шесть человек, которые сами проектировали и строили эту машину.

Моё отношение – у инженера должны быть грязные руки. Не может белый воротничок создать полноценный действующий механизм! Инженеры, которые работают со мной, всегда своими руками доводят в цеху и в поле то, что они спроектировали на компьютере.



Юнибус SkyWay в процессе сборки

Как-то в Англии, помимо третьего места, завоёванного на чемпионате Европы, мы получили кубок «Team Spirit» – «Командный дух». Для нас он был важнее подиума на тот момент. Мы почувствовали, что командный дух необходим! С тех пор с этой мыслью я живу и работаю в абсолютно разных проектах. Если этого нет – результата не будет.

Что характерно для технических видов спорта? Это коллективный труд большого количества людей, где ты одну гаечку не докрутил, потому что поленился дотянуться, и уничтожил работу всей команды. Гонщик – это звезда, стоящая на вершине пирамиды. Но таким его делают все остальные, остающиеся в тени. У них нет звёздной болезни, но зато у них есть внутренний стержень. Причём это помимо великолепных профессиональных качеств!

Что ещё даёт спорт производству?

Формирование характера, аккуратности, отношения к работе – и есть самое важное в технических видах спорта и в автоспорте, в частности.

Знания, опыт и люди, работающие со мной ещё с начала 1990-х, очень пригодились сегодня проекту SkyWay. Один только пример – немаловажную роль в обеспечении безопасности пассажиров Струнного транспорта Юницкого играют технологии сварки пространственных каркасов. Те профессионалы, которые когда-то варили каркасы безопасности для гоночных автомобилей, сейчас изготавливают рамы для SkyWay, представляющие собой алюминиевые пространственные конструкции. Накопленный опыт адаптируется под новые условия.

В подвижном составе мы также применяем спортивные тормозные механизмы. Мы должны быть уверены, что обеспечиваем ему самые лучшие характеристики. Когда мы перейдём к этапу промышленного производства, то наверняка откажемся от чрезмерного использования спортивных «штучек» и оптимизируем тормоза, сделав их эффективность и себестоимость необходимыми и достаточными.



Опытно-экспериментальное производство SkyWay

Как пригодился опыт создания «Ё-мобиля»

Лет десять назад я работал в партнёрстве с Юрием Шифом, приложив руку к дизайну пары десятков байков, которые становились победителями и призёрами международных чемпионатов, включая и чемпионат мира. По совокупности заслуг в области транспортного и промышленного дизайна нас приняли в Белорусский союз дизайнеров.

В 2009 году нам предложили разработать концепцию городского автомобиля будущего с использованием гибридной силовой установки, что было единственным обязательным условием. За четыре месяца мы создали без преувеличения инженерно-философский труд о том, куда идёт автомобильная промышленность, что произойдёт в сфере транспорта через 20-30 лет и как к этому готовиться. Понимание этого и привело меня в итоге в SkyWay, куда я принёс весь накопленный опыт.

А в то время проектом заинтересовался Михаил Прохоров, который уже был богатым, но хотел стать ещё и знаменитым. Всё быстро закрутилось, я стал техническим руководителем проекта. При моём участии было определено его название, разработана PR-кампания и многое другое.

К сожалению, потом разработка «Ё-мобиля» пошла в противоположном направлении. И от первоначальной концепции в том, что получилось в конце, несмотря на достижение инженерно-технического результата, включая создание прототипов и образцов первой ступени, не осталось ничего, за исключением гибридной установки. Я понял, что проекта не будет, и поэтому ушёл из него. Я могу заниматься лишь тем, во что я верю! И что приносит мне моральное удовлетворение.



Визуализация: юнибус SkyWay на специальной эстакаде

Помимо опыта работы с гибридными приводом, трансмиссией и накопителями, из того проекта я принёс в SkyWay умение работать с композитными материалами – препрегами, карбоном, кевларом и т. д., с которыми впервые столкнулся, будучи техническим директором в совместном белорусско-немецком СП «JAK Автомобильные технологии Лтд.» ещё в 1990-е. Мы выполняли заказы для европейского автоспорта: проектировали гоночные машины для Formula 3, Formel Junior, ADAC-BMW Formel Junior и т.д., изготавливали автомобили для Mercedes-AMG DTM, кузовные и трансмиссионные детали для Porsche, Opel…

Материалы привозили из Германии, но это всё делалось в Минске по технологиям, применяемым в автогонках и авиастроении! Поэтому пусть вас не удивляет, когда сегодня Юницкий сравнивает юнибус с «Боингом».

Несколько десятков инженеров, с которыми я работал и в «Ё-мобиле», и в «Яровите», сегодня трудятся не только со мной на производстве, но и в КБ ЗАО «Струнные технологии». Например, из коллег по проекту «Ё-мобиль» со мной работает сейчас Дмитрий Забродский, который руководил там испытательным бюро.

Опыт инжиниринга и работы в самых современных пакетах тоже востребован SkyWay. Конструкторский опыт, полученный ранее, не менее ценен, чем всё озвученное выше.

Чем для команды является проект SkyWay

Анатолий Юницкий взвалил на себя очень тяжёлую ношу, и мы все должны её разделить. Его заслуга заключается в создании целой концепции глобального транспорта, организованного на абсолютно новых принципах, но это – философская сторона вопроса. А техническая такова: мы должны не только создать транспорт будущего, но и построить для него дороги! Поэтому все приходящие сюда на работу должны осознавать, что у нас не молочные реки с кисельными берегами, а скорее сахарные плантации. Но лично я работаю только с людьми, которых уважаю, и только до тех пор, пока верю в проект.

Больше информации о SkyWay на сайте ЗАО «Струнные технологии»: http://sw-tech.by/

Беседовал
Михаил Кириченко



Часть пятая

Объединила нас SkyWay

Глава первая

Мы – сплочённая команда, мы – единомышленники, которых объединила и сплотила одна общая идея – струнный транспорт Юницкого.

Мы – дети своего времени, но все наши взоры и помышления обращены в завтра, когда наша Планета преобразится, изменится, а мы в этом примем самое активное участие. Потому что наши дороги преобразят не только Планету, но и самого Человека. Вселят в его душу веру в самого себя, в его Божественный промысел, напомнят, что он призван своими поступками спасти Планету от гибели, вернуть ей первоначальный зелёный и цветущий вид с целительным воздухом, чистыми реками и озёрами…

Мы – строители, созидатели, поэты, композиторы, конструкторы, фантасты, реалисты, энергетики…

Мы принадлежим будущему, будущее принадлежит нам.

Марина Третьяк,
заместитель генерального директора
по проектированию

***Денис Юницкий,** заместитель генерального директора ЗАО «Струнные технологии»*

И детство помнится всегда…



Всегда, сколько бы ни жили, чем бы ни занимались, какие бы трудности или яркие эпизоды взрослой жизни ни встречались на пути, мы всегда невольно оглядываемся назад. Оглядываемся туда, откуда начинался наш детский путь во взрослую жизнь. Мы не знали

тогда, что получаем первые навыки или знания, на которые мы будем опираться потом, просто учились, готовились к урокам, выполняли домашние задания, воспитывая в себе элементы внутренней дисциплины, ответственности…

Но всегда знали, я знал, что рядом находится мать, что она заботится обо мне, переживает за меня, а когда заболею, то она неотступно будет находиться рядом со мной. Это ощущение – духовная близость и забота обо мне – сопровождает меня и до сегодняшнего времени, хотя она и не рядом со мной, а в далёком Асбесте… Но связи с ней мы не прерываем, часто проведываю её, вспоминаем мои школьные годы…

Я любил посещать математический кружок, а потом участвовать в математических олимпиадах. Занимал призовые места. И это было в пятом классе… Сначала я учился в средней школе № 27 в Гомеле, первые восемь лет, а потом перешёл в школу № 8, и уже в девятом и десятом классе я учился в математическом классе – специально для этого я и поменял школы.

Поменял, конечно же, не сам, а отвели меня туда родители. Они убедились в моих успехах и увидели, что я люблю математику.

А «проснулся» у меня интерес к арифметике и математике ещё в четвёртом классе. И это увидела учительница математики Тамара Александровна. Если она всем остальным задавала вопросы по решению задач, следуя школьной программе, то ко мне подходила с другими «мерками» – усложняла те задачи. Я с ними справлялся легко, особо и не задумываясь, не напрягаясь даже.

Об этом и рассказывала моей матери, когда она приходила в школу на родительское собрание.

– Галина Алексеевна, – уже после собрания они продолжили разговор, – у Дениса математические склонности, он выделяется среди всех учеников. Я рада за него. Он единственный ученик из класса, который успешно решает все задачи по математике.

Когда учительница сказала, что при школе создаётся математический кружок, я попросил, чтобы включили туда и меня. Школьные занятия проходили во вторую смену, поэтому я приходил в школу за два часа до уроков, чтобы вместе с Тамарой Александровной разобрать и решить более сложные задания.

Мне запомнился её тихий и уверенный голос, её взгляд останавливался на каждом из нас, и нам казалось, что это и не учительница перед нами, а мать – так она умела расположить к себе. А мне казалось ещё, что я один в кружке, и она вела только с одним мной урок. Это, как я понимал позже, талант учителя – видеть перед собой не массу, не

группу или класс учеников, а каждого в отдельности. И видеть в каждом из десяти кружковцев индивидуальность, личность.

Учительница выделила меня и включила в городскую олимпиаду по математике. Нужно было решить задачи повышенной сложности. Признаюсь, не стал победителем олимпиады. Но и не в средних рядах оказался, где-то пятым. И учительница всё равно радовалась за меня, считала, что и это успех. Она старалась успокоить меня, что не вышел в лидеры, а я и не расстроился из-за этого. Это был 1984 год…

Учусь в восьмом классе. Выпускной экзамен за восьмой класс по алгебре. Экзаменационная комиссия. Мы по очереди подходим к столу, вытаскиваем экзаменационные билеты. Вытаскиваю свой билет, называю номер и собираюсь идти готовиться.

И моя учительница Белла Борисовна, выгнув удивлённо брови, задаёт вопрос:

– Юницкий, а ты куда?

– За парту, готовиться к ответу.

– Тебе – готовиться? – и, улыбаясь, говорит мне: – А я запрещаю тебе готовиться. Разве ты не знаешь ответы на поставленные вопросы?

– Знаю.

– Вот и отвечай.

Наш диалог придал мне храбрости и уверенности в себе, хотя я особо и не волновался, но «приказ» учительницы выполнил – сразу же направился к доске. Три вопроса в билете. Ответил без запинки и раздумывания. Так Белла Борисовна показала членам комиссии, что я лучший ученик в классе и что не зря несколько лет посещал кружок и участвовал в олимпиадах. И после моих ответов засыпала меня вопросами. Она была уверена во мне, что я не подведу, и я не подвёл её, а члены комиссии только удивлённо переглядывались, соглашаясь в едином мнении, что мне нужно ставить «пятёрку».

И вот когда я отучился восемь лет и была возможность перейти к углублённому изучению моего любимого предмета, родители, посоветовавшись, перевели меня на «Аэродром» – так назывался микрорайон, где находилась 8-я школа.

Учительницей у меня была Октябрина Николаевна, фамилию не помню. Но что это учительница была «высокого класса», я не сомневался и убедился в том позже. Если кто-то из друзей, которые учились в гуманитарных классах, восхищались, как возвышенно и интересно преподаватели читали произведения классиков и прививали любовь к мове Богдановича и Купалы, к языку Пушкина и Тютчева, то я находил поэзию в цифрах и уравнениях, и они звучали для меня

возвышенной музыкой и волшебной мелодией… И это всё благодаря ей – Октябрине Николаевне.

Мать водила меня и в спортивные кружки и секции, хотела, чтобы я следил за своим телосложением, был спортивным парнем. И мне это нравилось, почти каждый день пробегал по несколько километров.

Вернусь назад, в то время, когда я ещё не учился в школе.

Моего деда, известного строителя на Гомельщине, Эдуарда Петровича Юницкого, из Мозыря перевели в Гомель. Он возглавил Гомельский проектный институт «Гипроживмаш» и добился, несколько раз съездив в Москву, чтобы разрешили в Гомеле его построить и возвести в строй. Ездили и до него туда ходоки – партийные ответственные функционеры, чтобы добиться «высочайшего позволения», но им это не удавалось.

Мои родители – Анатолий Эдуардович и Галина Алексеевна – поженились ещё студентами. А когда родился я, они перевелись вместе на заочное отделение. А ещё чуть позже продолжили учёбу в институте столицы Беларуси.

Отец написал Эдуарду Петровичу письмо, в котором изложил свою просьбу – помочь трудоустроиться в Гомеле. Дед с радостью откликнулся на письмо, ответил: «Приезжай, буду рад. И рядом будут Галина и Дениска».

Сначала приехал в Гомель отец, а потом и мать с четырёхмесячным сыном – значит, со мной. Три семьи поселились в квартире Эдуарда Петровича. Цыганский табор. Потом дед помог с комнатой в общежитии. А когда отец начал работать в дорожно-строительном тресте, спустя два года выделили «двушку» – по улице Кирова. Отец полностью погрузился в работу и в свои «небесные дороги» и космос, и всё воспитание легло на плечи матери.

И вот пришла пора мне идти в первый класс. Мать с отцом привели меня в школу. Осталась в памяти линейка, торжественная музыка и первый урок. Это незабываемо, это в памяти на всю жизнь.

Закончив восьмой класс, всё лето я решал задачи по физике, предложенные мне учителем. Это увлекло меня ещё больше, чем математика… Но, в конце концов, когда я переводился в 8-ю школу, «победила» математика. Получилось так, что я всё лето дополнительно занимался физикой. Что, конечно же, не прошло бесследно, а даже наоборот, обогатил свои знания.

Вот там, в новой школе, в новом классе математику у меня вела Октябрина Николаевна. Там у нас уже не было кружков, не было олимпиад, мы углублённо занимались только вопросами математики.

Алгебра, геометрия, физика… По несколько пар-уроков каждый день. А других уроков было поменьше. По шесть-семь уроков.

А ещё изучение английского языка – старался его изучить досконально. И это очень пригодилось мне в будущей работе.

Происходило углублённое изучение математики по книге известного автора Сканави. Кто знает математику, то понимает, что это очень сложный учебник. Потому что там сложнейшие задачи… Это геометрия. Когда вам, допустим, даётся «пирамида», и в ней по трём рёбрам берутся точки на разных высотах; потом, соединив их, определить плоскость и определить её площадь; либо же определить объём отсечённой нижней или высшей части. А когда там сложные формулы, сложные выводы, которые в обычной школе и близко не стоят? Так было в девятом классе, только ещё сложнее, и в десятом. Но для нас это было обычное напряжение, мы все справлялись с теми задачами.

И когда я сдавал вступительные экзамены в Гомельский государственный университет имени Франциска Скорины, сдавал математику, то для меня он был вроде сложить две двойки. Написал я свою работу первым и положил на стол экзаменатору. Вот что значит учиться в школе, где преподавали математику на высшем уровне. Да я ещё посещал в десятом классе подготовительные курсы в университете. В течение года готовился к вступительным экзаменам.

Но это был один из экзаменов. Ещё – сочинение на беларуском языке, который я выбрал по желанию. Писал о творчестве беларуских классиков – Янки Купалы и Якуба Коласа, Максима Богдановича и Владимира Короткевича… Получил по сочинению проходной бал.

И третий экзамен сдал успешно. Поступил и начал учиться в университете. Учился на кафедре экономической информатики и автоматизированных систем управления. Закончил учёбу в 1994 году.

Жил с родителями. Мать в то время работала в дорожно-строительном техникуме, преподавала геодезию.

Отец работал директором Института социальных и научно-технических инноваций при Академии нового мышления в Москве, который он создал и возглавил, а потом организовал в Гомеле фирму «Юнитран». И пригласил меня в свой коллектив.

А после появилась фирма «Юни-Ар», открыт валютный магазин в гомельской гостинице «Турист». Отец являлся одним из учредителей, а я пришёл работать простым продавцом. А перед самым закрытием этой компании в 1996 году я был уже её директором.

Отец переехал в Москву и с 1998 года работал в Региональном общественном фонде содействия развитию линейной транспортной

системы. Когда был получен первый грант ООН – на развитие нового вида транспорта – был секретарём проекта ООН-Хабитат при Госстрое России. Дальше – исполнительный директор в ОАО «Научно-производственная компания Юницкого».

В 2001 году мы построили испытательный полигон СТЮ в городе Озёры, что под Москвой. Совместно с «НТЛ Украина» строили испытательный полигон под Киевом.

А с 2005 года работаю в ООО «Струнный транспорт Юницкого», потом в ЗАО «Струнные технологии». Таким образом, уже тридцать лет я тружусь рядом с Анатолием Эдуардовичем над претворением в жизнь его Небесной Дороги, которая получила название SkyWay.

Всегда стараюсь навестить мать, сказать ей спасибо, что она вложила в меня – трудолюбие, семейственность и духовность.

И она всегда со мною рядом, подсказывает мне, как лучше поступить в том или ином случае. Она посоветовала мне никогда не оставлять свою семью, как поступили мой отец и дед, чтобы я прервал эту «традицию». И тогда следующие поколения Юницких будут следовать этому правилу. Она взяла с меня это обещание.

SkyWay и сама фамилия Юницкий известна сегодня всему миру.



Четыре поколения Юницких, октябрь 2000 г.



Так что отец, Анатолий Юницкий, создатель «струн», увековечил нашу фамилию на века!

Хочу высказать благодарность своему отцу за всё то, что он сделал для меня, и за то, что вместе с огромным коллективом участвую в проекте по созданию небесной дороги.

О семье. Жена Елена. Дети: Савелий и Ульяна. Обычная трудовая семья.

А Савелий Юницкий продолжит наш род *(на снимке)*.



Мы и SkyWay

***Алексей Савин,** главный инженер ЗАО «Струнные технологии»*

Струны истории, струны души

Как и многие мои коллеги по работе, родился в Беларуси – в Минске. И как у всех – школа, выбор жизненного пути и профессии. Без колебаний и раздумий поступил

в машиностроительный техникум, теперь он в статусе колледжа. Окончил машиностроительный факультет БНТУ по специальности технология машиностроения в 2005 году. После окончания призвали в армию.

После демобилизации нужно было искать работу. У меня была специальность, поэтому я и пошёл на МАЗ. Определился слесарем на автобусном производстве. Работа нравилась. Через некоторое время мне предложили должность начальника цеха сборки малых автобусов. После этого, в 2012 году, так как находился в резерве молодых специалистов МАЗа и Министерства промышленности, меня направили неожиданно в Волковыск – на машиностроительный завод в должности директора завода.

Переехал вместе с семьёй. У меня родились две дочери – Элина и Катя. Жена Людмила работала парикмахером. Всё это время жили на съёмной квартире.

Закончился контракт, и мы вновь вернулись в Минск, в свою квартиру.

Здесь нас ожидали наши родители. Они нам помогали растить наших детей, в Волковыске мы этой помощи не имели.

О моих родителях. Отец – Сергей Сергеевич, работает заместителем директора коммерческой фирмы, мать – Татьяна Анатольевна, до ухода на пенсию работала начальником отдела на заводе «Интеграл».

Вернувшись летом в 2015 году в Минск, я начал снова искать работу. Просматривал газеты, где были объявления о приёме на работу, перебирал объявления в интернете. И однажды наткнулся на одно необычное предложение. Набирали специалистов во вновь созданную фирму ЗАО «Струнные технологии», которую организовал инженер Анатолий Юницкий.

Часть сотрудников, с которыми я работал на автобусном заводе, перешли туда работать. Андрей Зайцев возглавлял конструкторское бюро.

Мне хотелось узнать о «Струнных технологиях». Поэтому и начал обзванивать всех своих былых коллег. То, что услышал от них, меня приятно удивило и обрадовало.

– Алексей, – говорил мне Андрей Зайцев, – это новое течение в науке и транспорте. Это наше будущее, будущее всей планеты. Мы только организовываемся, нужны работники разных профилей и структур.

То же говорил мне и Андрей Здрок, добавил только:

– Если желаешь влиться в нашу команду, подготовь портфолио о творческом и рабочем росте и приходи к нам. У меня появилось такое

желание, что я и сделал. Здрок проводил меня в кабинет генерального директора Анатолия Юницкого.

Обменялись рукопожатиями. За столом сидел и его помощник – Александр Князев.

И у нас началась беседа.

Глядя на меня, уточнил:

– Так вы и директорского хлеба попробовали?

– Пришлось, Анатолий Эдуардович.

– В тридцать два года? Без покровителей и волосатой руки?

Он улыбался, шутя, словно «прощупывал» меня, настраивал на доверительный разговор.

– Без, – ответил я, – в жизни всегда надеялся на самого себя, добивался всего самостоятельно. А тут неожиданно предложили, и я дал согласие.

– Но у нас место директора занято, можем предложить ниже должность.

И опять улыбается и продолжает вести беседу в том же шутливом тоне. Поэтому я не почувствовал никакой натянутости, и мне показалось, что мы с ним давно знакомы, хорошо знаем друг друга.

– А вы знаете, Алексей, чем мы занимаемся?

– В общих чертах, Анатолий Эдуардович.

И он уже больше не задавал мне вопросы. Он уже отвечал мне на них, хотя я их и не задавал. Рассказывал о том, что у них проводится акция «Стань миллионером», о самих «струнах», о том, что он около сорока лет продвигает этот проект. Его рассказ длился и полчаса, и час… Я удивился: человек меня первый раз видит, а уделяет столько внимания, подробно рассказывает о юнибусах и юнибайках…

– Что мне с вами делать? – вздохнул, посмотрел на Князева. – Если вы согласны на должность на одну ступень ниже директора, то я приглашаю вас на работу.

Видя моё недоумение и немой вопрос и чтобы больше не мучить меня в догадках, проясняет ситуацию:

– Алексей, я предлагаю вам быть моим заместителем по производству. Вы согласны?

Выдержав паузу, даю своё согласие.

Юницкий пожал на прощание руку, но уже не как посетителю, а своему помощнику.

На тот момент производство состояло из небольшого участка, на котором работало несколько человек. Тогда производство находилось в подвале офиса «Титан», и был там только макетный участок. Мы влились в общую работу.

А через полтора месяца Юницкий предложил мне заниматься ещё и строительством. Но ещё до меня начали возводить ЭкоТехноПарк около Марьиной Горки, на месте бывшего танкового полигона. И «Капсула времени» была заложена до меня. Нужно было расчищать и дальше территорию, выравнивать её, выкорчёвывать старые и гнилые деревья. Устанавливали анкерные опоры, соединяли их «струнами»…

Строительством тогда вместе со мной занимался Александр Князев – прораб, начальник строительно-монтажного участка Денис Лесковец, который пришёл в «Струнные технологии» почти одновременно со мной – на неделю раньше. Сергей Романовский, который сегодня является управляющим ЭкоТехноПарка, был тогда в моём подчинении, занимался снабжением строительства, поставками всех необходимых материалов, комплектующих. Вот мы таким коллективом и возводили нашу главную площадку.

А незадолго до Нового года Юницкий предложил мне должность главного инженера.

Какие главные задачи стоят сегодня перед нами и непосредственно передо мной? Мы совершенствуемся, расширяемся, набираемся опыта. Сегодня в ЗАО «Струнные технологии» насчитывается почти 450 сотрудников. Моя же основная задача – развивать наше направление производства, осваивать новые площади, новые мощности, развивать тот же ЭкоТехноПарк, поддерживать наше предприятие в работоспособном состоянии. Начиная от офисов, отопления, канализации, электрофикации и всего того, что связано с жизнедеятельностью компании.

Мы можем называть себя быстрорастущей компанией. На сегодняшний день у нас приобретены площади в Королищевичах, где мы планируем в ближайшее время организовать производство, достроить эти площади, возвести элементы путевых структур, приступить к серийному производству подвижного состава.

Анатолия Юницкого могу назвать Человеком с большой буквы. Он креативно мыслит, заряжая своим оптимизмом остальных, чётко видит будущее. Собрал прекрасный коллектив единомышленников, которые способны выполнить любые задачи.

А я рад, что могу положиться на своих коллег и помощников, которые в едином стремлении стараются достигнуть отличных результатов в своей области. В службе главного инженера сложился очень хороший и сплочённый коллектив, и поэтому оправдываем возложенные на нас задачи.

Нас двадцать пять человек. Все работают отлично. Назову несколько: Дмитрий Гормаш – начальник бюро кооперации, Сергей Зайко – ответственный за строительство, Иван Шумчик – инженер по охране труда…

Вот в таком составе и в едином порыве решаем сложные задачи по строительству струнного транспорта. Мы приложим все свои творческие и интеллектуальные силы, чтобы юнибусы, юнибайки и юникары по струнам отправились в путь по нашей планете. Человечество ожидает их появления. Струны истории – струны души.

И от нас зависит, чтобы наши ожидания оправдались.



Андрей Зайцев, *начальник управления подвижного состава SkyWay*

В едином стремлении

Родился в Минске. После школы поступил и закончил Белорусскую государственную политехническую академию по специальности «Городской электрический транспорт». Получил диплом с отличием. Квалификация: инженер-электромеханик.

Почти десять лет проработал на Минском автомобильном заводе (в автобусном филиале). В службе главного конструктора. Сначала был в отделе шасси – группа двигателей и их систем. Занимался разработкой установки двигателей и системы охлаждения. После небольшой реорганизации был сформирован коллектив отдела дизайна и общей компоновки. Сначала меня определили компоновщиком по моторным системам. Что такое компоновка? Есть определённый объём моторного отсека, и в него нужно вместить, скажем так, «внутренности» – силовой агрегат (двигатель + КПП) и все необходимые системы: системы питания воздухом, топливом, система выпуска отработавших газов, система охлаждения, шумоизоляция, крышки и люки доступа к агрегатам и т. д. Вот всё это нужно скомпоновать.

Когда я пришёл на завод, было ещё «бумажное КБ»: машины разрабатывались в «плоском» виде, используя Автокад. На некоторых местах даже работали по старинке, на кульманах. Во время учёбы в институте на последних курсах нас ознакомили с появившимися тогда новыми системами конструкторского проектирования. И я, занимаясь конструированием моторных систем, начал первым осваивать

конструирование в трёхмерном пространстве. Меня сперва не понимали ни коллеги, ни даже руководство, тот же ведущий инженер-конструктор, но потом, убедившись, что нужно уходить от старого мышления, поменяли своё отношение ко мне.

Я стал новатором в области нового конструкторского движения в рамках своего коллектива. В новом отделе мы уже перешли к трёхмерному пакету проектирования. Нас обучили официально, отправив на курсы, и мы приступили к работе, используя новые приёмы в проектировании. В частности, разработали второе поколение автобусов МАЗ, состоящее из порядка семи моделей в различных модификациях.

А спустя ещё пару лет в этом же отделе я сменил направление деятельности – перешёл в группу математического моделирования. Это был ещё более глубокий переход к среде трёхмерного моделирования и построение не только моторной системы, но и всего автобуса в трёхмерной среде. Усилилась таким образам связка между дизайнером и конструктором. Дизайнер давал оболочку, направление, и из этого нужно строить модели, чтобы это отдать в линейное КБ, а они, в свою очередь, могли выпустить чертежи. Это самые сложные детали с точки зрения математики построения: детали пластиковой облицовки кузова, рабочего места водителя и т. д. Вот такая была специализация.

И потом я уже работал руководителем этой группы.

Спустя девять лет с момента прихода на завод мне стало уже тесно в рамках конструкторского коллектива, мне хотелось чего-то более значительного и важного, чтобы я смог развить свои конструкторские способности, совершенствовать свои знания и умение работать. Даже развивать свои управленческие навыки, подняться на какие-то ступени выше. Понимал: десять лет работы на МАЗе – это уже критическая точка. И если нет желания подниматься выше, то можно остаться на этом уровне и последующие годы, а если душа требует простора, то необходимо резко переходить в новое качество, найти в себе силы в поиске новых путей, новых возможностей.

В 2011 году ушёл с МАЗа, получив интересное предложение со стороны предприятия «Техносоюзпроект», точнее, одного из его предприятий-партнёров «СМИавтотранс» – создать и возглавить группу конструкторов для разработки автомобиля повышенной проходимости на базе компонентов шасси итальянской фирмы «SCAM» (дочернее предприятие «Iveco»). На базе этих компонентов необходимо было создать свою полноприводную машину с целью использования её в качестве шасси для техники специального назначения (легкобронированные полноприводные автомобили).

Я пришёл туда, чтобы укрепить группу дизайнеров. За первый год по первому проекту мною было создано СКБ, в которое вошло около двадцати человек. Первый пилотный проект был реализован за полгода, в Эмиратах, Абу-Даби, прошла выставка.

После показа первой машины был получен заказ на поставку в Туркменистан партии машин двух моделей. Первая представляла собой самоходный противотанковый комплекс. Вооружением я не занимался, но моя задача состояла в том, чтобы сделать машину, которую можно начинить тем, что «стреляло». Вторая – это внедорожник, джип, на восемь бойцов для десанта, бронированный, с пулемётной установкой, предназначенный для передвижения в сложных условиях.

Следующие три года нужно было заниматься новыми проектами. Один из них – гражданские версии полноприводных грузовиков повышенной проходимости полной массой в пять с половиной и семь тонн на базе итальянских шасси. Кабину мы создали с нуля, и грузовики отвечали всем требованиям, которые поставили перед нами заказчики. Также был ряд более мелких проектов по разработке и освоению серийного производства, например, двухобъёмного кузова для снегоболотохода, комплекта интерьера для гусеничных самоходных машин, тягачей МЗКТ-7930 и другие.

А потом новый поворот событий. Как говорят, кто ищет, тот всегда найдёт. Звонит мне старый знакомый Андрей Здрок, с которым я работал на МАЗе. Поинтересовался моими делами, спросил, кем работаю в данный момент, а потом и задаёт мне вопрос:

– А не хотел бы ты перейти на работу к нам – заниматься «струнным транспортом»? Есть должность начальника КБ шасси. Вчера это место освободилось – человек уволился. Ты хотя бы слышал о такой технологии?

– Да, некоторое время назад я читал статью о струнном транспорте Юницкого. Мне идеи понравились, но я посчитал, что это далёкое будущее.

– Нет, не далёкое, оно уже сегодняшнее – мы строим эту дорогу. Я здесь работаю начальником управления подвижного состава. У нас генеральный директор Анатолий Юницкий. Приходи в любое время.

– Хорошо, договорились. Но я беру месяц для раздумий. Буду готов – позвоню.

Сразу принять предложение не мог. Тогда мы завершали работу, а я уже был помощником главного конструктора. Сфера деятельности –

автотранспорт, его испытания и сертификация, системы автоматизированного проектирования, цифровой документооборот службы главного конструктора. То есть моя деятельность начала переходить уже в более организационную плоскость, не оставляя простора для творчества. Мне, как я говорил, хотелось иного.

А когда получил предложение от Здрока, то это полностью совпадало с моими желаниями – мог уже вплотную заняться разработкой техники. Пришёл не спустя месяц, а значительно раньше. И даже не устроил мне Андрей Николаевич встречу с Юницким, а сразу же предложил приступить к работе. Сыграло, видимо, моё резюме и то, что меня очень хорошо знал мой бывший коллега.

В КБ шасси было семь человек. Это был февраль 2015 года, а в сентябре того же года, когда неожиданно уволился Здрок, я стал вместо него главным конструктором управления подвижного состава.

А год спустя в результатате ряда организационных изменений моя должность стала более конкретной и уже называлась не главный конструктор, а начальник управления подвижного состава.

На сегодняшний день в нашем зачёте такие свершения и дела. Разработано пять моделей транспортных средств подвижного состава SkyWay. Две из них – юнибайк и монорельсовый городской юнибус – доведены до приёмочных испытаний и прошли их (на подтверждение требований, заложенных в технических условиях на эти изделия). Эти две машины были представлены миру на выставке InnoTrsans 2016 в Германии, потом «посетили» две выставки в Минске…

Юнитрак – грузовой, для сыпучих грузов – проходит пусконаладку и готовится выйти на трассу. Ещё две машины: городской юнибус (бирельсовый, подвесной) – проходит окончательный этап сборки и юникар, показанный на Минской выставке осенью, сейчас поедет в Москву для участия в транспортной экспозиции. По возвращению будет дособран и укомплектован и станет на трассу для ходовых испытаний.

Параллельно проделаны небольшие работы по электрическому колёсному наземному транспорту: собраны электрический велосипед, электрический офисный электромобиль.

Монорельсовый одиночный юнибус вместимостью 14 человек можно сравнить с микроавтобусом. Это наша базовая модель. Вместимость его может меняться.

Для создания юнибуса использовались новейшие инженерные решения и передовые технологии. И материалы, из которого он изготовлен, нестандартные, не имеющие широкого применения в области транспорта. Это прочный алюминиевый каркас, на который вакуумформовкой как бы «вклеен» пол и крыша. Получается такие монолитные сэндвич-панели вверху и внизу – связанные вместе, они добавляют жёсткость. А вся конструкция уже приобретает форму, похожую на двутавровое сечение, которое является самым жёстким в сравнении с другими сечениями.

Какие основные материалы мы используем для создания юнибуса? Это стеклопластик и остекление. Из него состоит почти вся площадь корпуса, что способствует прекрасному обзору для пассажира. В нём используется стеклопакет, но он состоит не из простого стекла. Это поликарбонат – материал в два раза более лёгкий по сравнению с обычным силикатным стеклом, но при этом в 25 раз более прочный.

Мы ушли от привычного вида автомобиля. Задачи и условия перед дизайнерами были поставлены совершенно другие. Если вы более внимательно присмотритесь к пропорциям юнибуса, то увидите, что он сделан весьма высоким, но при этом узким. Это сделано для того, чтобы уменьшить площадь Миделя (площадь поперечного сечения), ибо основные потери на высоких скоростях происходят в аэродинамике и достигают 90% от всех затрат энергии. Поэтому основной задачей при создании дизайна было достижение хорошего коэффициента аэродинамического сопротивления. Проверка установила, что для этой модели коэффициент Cх равен 0,11.

Сейчас разрабатывается следующая машина – городской юнибус повышенной вместимости, получивший торговое название «Катамаран», с колеёй три метра и вместимостью тридцать два человека при массе шесть тонн.

Ещё – направление юниконтов. Это грузовые транспортные средства, предназначенные для перевозки морских контейнеров. В разработке и высокоскоростной юнибус с достижением скорости до 500 км/ч. Это уже планы на текущий – 2018 год.

Я зорко смотрю в завтрашний день. Почему зорко? Да потому, что за моим зрением строго следит жена – Александра Макаревич, она у меня врач-офтальмолог. Шучу, конечно. Её отец – доктор, профессор Евгений Реональдович Макаревич, мать – Елена Константиновна Макаревич – врач-офтальмолог. А дедушка был заместителем министра здравоохранения Республики Беларусь – Константин Анищенко. У нас с супругой классический советский симбиоз – инженер и врач. У нас есть дочь Катерина, которой девять лет.

Моя сестра Надежда работает бухгалтером в строительной организации. Родители – пенсионеры: отец Дмитрий Матвеевич, экономист в строительстве, мать Ольга Петровна – программист.

Поэтому, когда выбирал будущую дорогу в жизни, то колебался между автомобильным направлением, которое интересно, пожалуй, всем мальчишкам, и программированием, набирающее обороты. От детского увлечения моделями автомобилей до школьных кружков по моделированию, потом интерес к вычислительным машинам, уже позже персональные компьютеры – всё это вызывало во мне живой интерес.

Душа лежала и к тому, и к другому, но победило желание следовать автомобильной дорогой. Мнение у меня такое: выбор сделан правильный.

С Анатолием Юницким мы не находимся рядом друг с другом, но он каждый день следит за моей работой, доверяет мне. У нас с ним много общего в понимании развития транспортных вопросов.

Например, скажу так. Крутилась в моей голове идея, не хотел раньше времени выносить на суд, стеснялся. А он на одном из совещаний и озвучил её. Будто бы услышал мою мысль. Получается техническое совпадение наших мыслей. И это прекрасно. И это радует.

По пустякам стараюсь его не беспокоить, а уж когда необходимо что-то выяснить серьёзное или попросить совета, проконсультироваться, то я напрямую иду к нему. И всегда у нас получается деловой и конкретный разговор.

Мы вооружены единой идеей и поэтому уверенно двигаем струнный проект в завтрашний день.



На переднем плане – двухместный легкий юнибайк, на заднем – четырнадцатиместный юнибус



***Вадим Савченко,** главный конструктор, руководитель проекта «Грузовой транспортный комплекс»*

Грузы в миллионы тонн

Да, да, миллионы тонн!.. Такое количество груза можно перевозить по струнным дорогам. И это не предел, потому что поток их перемещения может идти беспрерывно, из любой точки земного шара по любому маршруту и на любое расстояние. Но об этом позже, я забежал немного вперёд…

Что сказать о себе? Родился в Минске. В 1995 году после девятого класса поступил в лицей. Он тогда назывался БГПА – Белорусская государственная политехническая академия. Сегодня – БНТУ, Белорусский Национальный Технический Университет.

Ещё в школе увлекался моделизмом, любил делать различные механизмы. Родители выписывали журнал «Юный техник». Изготавливал модели самолётов, машин, кораблей. Ближе почему-то мне были самолёты, и я их собрал больше двадцати видов.

Так уж сложилось, сам не знаю почему, но у меня была склонность к точным наукам – свободно чувствовал себя в математике и физике, алгебре и геометрии.

Когда был в девятом классе, случайно услышал по радио объявление, что физико-математический лицей проводит конкурсный набор, необходимо сдать три экзамена. Решил попробовать. Сдал успешно экзамены и стал студентом учебного заведения.

Началась новая и интересная жизнь. Появились новые друзья, мои единомышленники, с которыми проводили свободное время, – Дмитрий Орловский, Андрей Новицкий. Время учёбы пролетело незаметно, потому что каждый день был насыщен учёбой, новыми открытиями и впечатлениями.

Окончил лицей и сразу же поступил на автотракторный факультет по специальности «Автомобилестроение» в Политехническую академию. А потом, когда я был уже на четвёртом курсе, академия стала университетом. Почувствовал, что конструирование автомобильной техники ближе всего моему сердцу.

Мой выбор одобрили и родители. Мать моя, Валентина Александровна, работала инженером на телефонной станции. Владимир Иванович, отец, работал машинистом электропоезда (может, его гены проснулись во мне?). Обрадовался моему выбору и младший

брат Александр. Он выбрал спортивную дорогу – ставил рекорды по плаванию. Сейчас он тренер. Кроме основной работы, он работает и в школе олимпийского резерва. Его воспитанники занимают в международных соревнованиях призовые места.

Мне всегда нравилось создавать что-то новое, необычное, и меня влекла та специальность, в которой можно было проявить себя творчески и интеллектуально, выйти за рамки обыденного и привычного. А университет готовил конструкторов, которые «с нуля» создавали новую технику. Поэтому, когда занимался в университете, то получил два патента на своё изобретение. Что это было? Кузов легкового автомобиля. А второй – гибридно-силовая установка. И по этим двум темам я делал дипломную работу. Защита диплома прошла с отличием. Это было в 2002 году.

Произошла некоторая задержка с распечаткой диплома. Если раньше, на первом курсе, мы делали чертежи карандашами, то сейчас, по окончании учёбы, необходимо было пройти через компьютерную графику. А чертежи сделать на компьютере, а потом на плоттере (печатающей машине) вывести чертёж на бумагу. Плоттера в университете у нас не было. Такая техника была только на МАЗе. Только у них я мог вывести свой диплом в необходимых размерах и согласно технологическим требованиям.

Пока ходил по МАЗу, искал, где можно было бы вывести чертежи, попал в автобусно-конструкторское бюро. На весь завод было два плоттера, и один был у них.

Посидел там немного, познакомился с людьми, посмотрел, чем они занимаются. Увидел, что между ними царила дружеская и непринуждённая обстановка. Конструкторы все молодые, весёлые, они шутили, смеялись, работу свою делали легко и вдохновенно. Каждый год они занимались новой моделью. Мне нужно было вывести чертёж в цветном изображении. Подошёл к девушке, технику-инженеру, которая и управляла плоттером. Назвался, сказал, что решил получить распределение на их завод, и мне нужно вывести чертёж форматом А-1. Это была компоновочная схема автомобиля.

– А меня Татьяной зовут, – улыбнулась она, принимая от меня флешку с чертежом. – Выведем мы тебе чертёж, сделаем в лучшем виде…

И за короткое время она рассказала мне о работе конструкторов, а их было около пятидесяти человек, о том, кто чем занимается. И захотелось мне попасть на работу в этот коллектив.

По совету Татьяны я подошёл к заместителю главного конструктора Юрию Сырокваше, который сидел в этом же помещении, сказал:

– Юрий Дмитриевич, у меня свободное распределение. Побывав у вас, твёрдо решил, что приду на МАЗ. Ознакомившись с вашей группой, очень захотелось влиться в конструкторский коллектив. Поэтому прошу вашего согласия на то, чтобы стать членом вашей команды.

Он поговорил со мной, задал несколько вопросов, ответил:

– Сразу ответ я тебе дать не могу, нужно согласовать с вышестоящим начальством. А так по всем данным ты подходишь для нас.

Так и случилось. В отделе кадров завода, когда я пришёл оформляться, сказал, что меня ждут в автобусном КБ.

Попал в отдел компоновки и каркасов в подчинение Валентина Ивановича Трубникова, начальника отдела. Начал познавать секреты и премудрости конструкторского дела. Мой стол был недалеко от Татьяны, и мне было приятно видеть её ободряющий взгляд и улыбку.

Трубников меня как молодого специалиста закрепил за ведущим инженером-конструктором Андреем Здроком. В одном огромном зале, в котором находилось около пятидесяти человек, было два направления – отдел каркасов и компоновок и отдел электриков, плюс ещё бюро Сырокваши из четырёх человек.

На моём рабочем столе находилось компьютерное оборудование. Вот на нём, освоив досконально чертёжную программу «Автокад», я и выполнял компоновки автобусов и троллейбусов, чертежи каркасов и не только это, но и многое другое.

Изначально Андрей Здрок поручил мне нарисовать сборочный чертёж автобуса, то есть прочертить вид автобуса целиком, узлы и агрегаты. Есть такое понятие в технике – головная спецификация. Спецификация верхнего уровня, в которую входят все остальные узлы и детали, грубо говоря, спецификация на головное, конечное, изделие. Была до меня спецификация, но не было сборочного чертежа. Мне Здрок дал задание этот сборочный чертёж автобуса нарисовать. На это у меня ушло полтора месяца.

Что я из этого вынес? Первое – понял, какие есть основные узлы и системы и где они располагаются. А чтобы это узнать глубже и досконально, нарисовать их, то мне пришлось обойти коллектив в девяносто человек, «взять» у каждого сборочную единицу и «вставить» в автобус. Собирал сборочные единицы. Получается, что весь автобус состоит из сборочных единиц и узлов – более ста. И всё это нужно было расположить на бумаге. Когда закончил, показал своему наставнику. Андрей внимательно изучил созданный мною чертёж, сделал поправки и подписал его. А потом ставили подписи и остальные, тоже вносили какие-то правки, правда, незначительные. И вот тогда Андрей Здрок и произнёс ту желанную фразу:

– Поздравляю! Теперь ты уже не ученик, а конструктор. И можешь самостоятельно выбирать для себя темы для разработок. Действуй!

Это подтвердил и Валентин Трубников.

Моя самостоятельность не предусматривала работать инди-видуально и без контроля, нет, я это знал и понимал. Сам делай и не проверяй – такое в конструкторской практике невозможно. Потому что обязательно в штампе, в правом нижнем углу, есть строчки – «разработал», потом – «проверил», после этого – «начальник отдела», контроль и так далее. Целая цепочка ответственных лиц, которые «пропускают» изделие, чтобы не допустить брака или каких-то неточностей.

Для того, чтобы я набрался опыта в конструировании и оформлении чертежей, мне поручили заниматься каркасами. Полгода рисовал маленькие сборки частей каркасов автобусов-троллейбусов – задние и передние буксирные устройства, надстройки и прочее. Поступали мне на доработку те же буксирные устройства, нужно было их двести до расчётных параметров, сделать расчёт сварных швов на прочность, чтобы буксирные устройства не оторвались во время буксировки.

В связи с этим что хочу сказать? В учебных заведениях учат, как правильно рассчитать, как начертить, а вот понятие о конструкторской документации там не дают. А ведь это важный момент в жизни конструктора. Это, можно сказать, особая наука. Как она, конструкторская документация, оформляется на заводе, для чего, какой порядок её оформления и утверждения, через какие инстанции проходит, как она влияет на производство – в институте этого не преподают.

Сделал конструкторскую документацию, её утвердили, а что дальше? А дальше должны сказать своё слово технологи. Отработали они, потом работа планово-экономического отдела, который подсчитывает базовую стоимость. Пришла документация в цех, и там могут быть какие-то замечания. И только после этого, когда пройдены все инстанции, можно говорить, что пришли к финалу апробации и к старту внедрения в производство. И по твоей документации всё приходит в действие – режется, сваривается, если необходимо, то конструкторская документация дорабатывается, вновь проверяется… Потом ты уже видишь конечный результат своего замысла. Перед твоими глазами проходит весь путь конструкции. Рождается продукт – начиная от твоей мысли и рисунка до окончательного изготовления.

Спустя полгода мы получили от венгров заказ на изготовление троллейбуса. Они хотели, чтобы он был полностью низкопольный – передние и задние входы плоские, на одном уровне, без ступенек. Чтобы с земли можно было сразу же ступить на площадку – шаг с земли в салон. Так называемый стопроцентный низкопольный салон. У нас же, как правило, ступеньки были только при заднем входе. Поэтому нужно было менять и задний мост, каркас, и подвеску, и двигатель…

Мы включаемся в работу. Подходит ко мне Валентин Трубников, кладёт передо мною бумаги с чертежами:

– Подключайся к заказу. Тебе предстоит в общих чертах набросать компоновку и каркас этого троллейбуса.

– За какое время мне нужно это сделать?

– Два-три месяца. Достаточно?

– Думаю, что да.

Я уложился в сроки, отведённые мне. Даже меньше чем три месяца. По результатам работы собрали два экземпляра такого троллейбуса и отправили в Венгрию. Так случилось, что венгры пустили наши два троллейбуса по маршруту, но от дальнейших заказов отказались.

В 2004 году со дня выпуска автобусов первого поколения прошло десять лет. Назрела необходимость заняться выпуском второго поколения. Опыт компоновки и создания каркаса троллейбусов для Венгрии, хотя и не совсем удачный, помог мне пройти первую ступень становления как конструктора.

Поэтому, когда мне Валентин Трубников вновь предложил включиться в работу по созданию второго поколения общественного транспорта, с радостью согласился.

– На нас, Вадим, возлагается, ответственная задача, – сказал мне заведующий отделом конструкторского бюро, – мы должны создать такой автобус, чтобы люди чувствовали себя в нём комфортно и свободно, чтобы и сидения были удобные, а жара и холод не причиняли неудобств.

– Что конкретно поручается мне?

– Наш отдел будет заниматься компоновкой, поэтому тебе поручается сделать компоновку нового автобуса. И он будет называться МАЗ-203.

На это у меня ушло месяцев десять. Конструкция согласовывалась, уточнялась, проходила экспертизу через техсоветы, корректировалась. Потом компоновка передавалась в следующие инстанции, где изготавливались рабочие чертежи. Путь долгий, потому что нельзя было ни в чём ошибиться. Мы все старались, чтобы наше детище было красивым и удобным.

2005 год ознаменовался выпуском автобуса нового поколения – «МАЗ-203». И поэтому, когда приходится садиться в такой автобус, я с гордостью говорю сам себе: «И я участвовал в создании этого красавца!» Автобус впервые был представлен на выставке в Москве на Красной Пресне.

Потом внутренняя реорганизация нашего отдела. Создали новый отдел по дизайну и компоновке. И меня перевели туда. Начальником отдела стал Андрей Бурдейко. Коллектив наш состоял из десяти человек. И наша главная задача состояла в том, что мы должны были создавать автобусы нового поколения, ещё более улучшенные и комфортные.

Нам поручили создать городской автобус среднего класса – «МАЗ-206». Мы заимствовали часть деталей автобуса «МАЗ-203», что позволило сократить сроки разработки нового, и в апреле того же года был получен опытный образец. И в мае 2006 мы представили новый образец. Демонстрировался в Москве на выставке «Крокус-ЭКСПО».

Следующий автобус, созданный нами, был «МАЗ-226» – 2007-й год.

В 2010 году пришлось уволиться с завода. Куда ушёл? На станцию технического обслуживания. Проработал два месяца мастером по приёму автомобилей, а потом директор позвал к себе в кабинет и спросил:

– Ты закончил университет, аспирантуру (начал учиться, когда ещё работал на МАЗе), работал ведущим конструктором, не хотел бы ты занять место главного инженера, который вчера уволился?

Предложение принял, зачем же отказываться от повышения и большей зарплаты. Целый год проработал, не было никаких проблем. Но в душе занозой сидела маленькая неудовлетворённость – не моё это, соскучился по конструкторской работе.

Вечером того же дня мне позвонил бывший сослуживец, с которым работали на МАЗе. Предложил перейти к нему на работу – в СмиАвтотранс.

Когда пришёл к директору на собеседование, то он сразу же предложил мне должность ведущего конструктора. Включился в работу. Необходимо было создать кузов для снегоболотохода и спроектировать нужный узел. Опять компоновка, ведение этого проекта. Но из Средней Азии поступил новый заказ, и нужно было переключаться на новое задание. В сжатые сроки от нас требовалось создать новую технику, чтобы она была продемонстрирована на октябрьском параде. Ездил туда, ввели в эксплуатацию, техника была представлена руко-

водителям. Вернулся домой, переключился на старый заказ. Сделали, кузов для снегоболотохода ввели в эксплуатацию.

А потом снова на моём пути реорганизация. Два года работал на оборонный завод, который находился в России. Был главным конструктором проектов, создавал новую технику…

…Для чего я так подробно рассказывал о своём конструкторском пути, как менял места работы, как искал своё место в жизни? Ничего в нашей жизни не происходит случайно, ничто не проходит впустую. Любой результат, любой поворот или зигзаг играет свою роль, имеет своё предназначение.

Так и у меня. Откуда я мог знать, что все эпизоды моей деятельности складывались только лишь для того, чтобы дальше двигаться по струнам? И что это станет делом всей моей жизни.

Май 2014 года… Цветущий и радостный май, полный красок, настроения и светлых надежд.

Телефонный звонок.

– Привет, как живёшь? Узнал?

– Узнал, Андрей, узнал. Твой голос ни с кем не спутаешь. Как живу? Долго объяснять.

Мы с ним и раньше перезванивались. Связь не теряли.

– А чтобы ты долго не объяснял по телефону, приходи сегодня к концу дня ко мне. Разговор есть. Только составь своё резюме, чтобы разговор был деловой и конкретный.

Явился к нему к концу дня со всем необходимым. Андрей рассказал мне о струнных дорогах, которые создаёт Анатолий Юницкий, что он работает в этом коллективе главным конструктором. И сказал о главном: это направление струнных дорог – уникальное и перспективное, и что мой опыт конструктора здесь пригодится, нужно только моё согласие. Согласие я дал.

– Тогда завтра приходи для собеседования с генеральным директором. Я Анатолию Эдуардовичу рассказал о тебе.

И состоялась встреча. У нас сразу же установились доверительные отношения, и мы с ним говорили, можно сказать, на равных. Он, прочитав данные обо мне (резюме), плюс рекомендация Здрока, увидел во мне партнёра, сподвижника. Он устроили мне маленький экзамен, а через несколько минут Анатолий Эдуардович сказал:

– Есть должность – начальник отдела компоновки. Ваша родная отрасль. К работе можете приступить завтра.

И весь разговор. Всё произошло автоматически. Как будто для меня было уготовано это место, к которому я шёл все эти годы.

Андрей Здрок, видимо, заранее зная результат собеседования, с улыбкой показал на стол с компьютером:

– Вот твоё рабочее место. Под твоим началом три человека. Больше и не нужно. Потому что три человека – три вида транспорта. Городской, грузовой и скоростной. По грузовому занимается Дмитрий Тихонов, по высокоскоростному – Евгений Максимчук и по городскому транспорту – Альберт Голубенко. Это на сегодня, а потом время покажет.

Это произошло в июне 2014 года. Переломный период в моей жизни.

На календаре осень 2015. Время пролетело незаметно, как одно мгновение.

Что произошло за это время?

Познакомился с коллегами, подружился. Ребята моего отдела удивили меня своей работоспособностью, каждый из них был талантлив по-своему, мы понимали друг друга с полуслова.

Всё лето мы работали с высокой напряжённостью, не считаясь со временем, потому что задание перед нами стояло очень ответственное – необходимо было отработать максимальное количество схем именно на уровне концепций. А когда подошла осень, неожиданно позвал к себе Анатолий Юницкий и в присутствии Андрея Здрока поставил меня перед фактом:

– В силу сложившихся обстоятельств, посоветовавшись с Андреем и его коллегами, решили предложить тебе должность главного конструктора по грузовому направлению. Руководителем грузового транспортного комплекса.

И вот я уже более года работаю в этой должности.

Что удалось сделать за это время?

Разработали несколько схем, которые позволяют закрыть вопрос объёма перевозок от пяти миллионов и до ста миллионов тонн в год. Этот типоразмерный ряд транспортных средств позволит закрыть весь диапазон. И когда у нас прояснился вопрос с отводом земли под создание опытного полигона – ЭкоТехноПарк, мы свои наработки и разработки направили в русло конкретизации той схемы, которая будет в нём сооружаться. Для того, чтобы максимально не то чтобы приспособить, а применить, внедрить в жизнь.

Завтрашний день. Вернее, следующий год. Это решающий, ответственный год. Мы поставили условное табло, на котором огромными буквами написали: «Осень. Год 2016». Что это означает? От того времени происходит ежеминутно, как в такси счётчик, щелчок – так-так, так-так… Все наши усилия и устремления сфокусированы на дату, что светится днём и ночью на табло.

К этому времени на полигоне должно быть всё смонтировано и установлено, на струнных рельсах должны стоять тестовые механизмы передвижения и перевозок, юнибусы и грузовые контейнеры.

Это целый комплекс – трасса, ферма, на которой натянуты ещё и струнные рельсы, а по ним движется грузовое транспортное средство (путепровод без двигателя – стоит стационарный двигатель именно на ферменной структуре). И такое понятие – непрерывный юникар. Он по своей логике ближе к конвейеру. Беспрерывная перевозка различных грузов. Там меньше сечение, но зато беспрерывно перевозится груз и уменьшается нагрузка на эстакаду, избавляет от каких-то неожиданных явлений, как на железных дорогах, когда на станциях происходит скопление грузов. Предполагается система «два в одном». Что это такое? Два уровня – над фермой и под ней движется транспорт.

Снизу движется юникар для перевозки каких-то штучных грузов или, например, европоддонов. Работает, например, шахта и основной груз у неё железная руда. Но есть вкрепления ваннадия или титана, есть обогатительная фабрика, которая их разделяет, делает из небольших примесей отдельные слитки, которые мы можем перевозить одиночными юникарами, которые располагаются снизу транспортной структуры. А сверху идёт основной продукт – предположим, железная руда. Могут перевозиться технологические грузы, которые необходимы для шахт, для строительства, может перевозиться и персонал на шахту, и так далее, и многое другое… Всё в комплексе, ничего одно от другого не отделяется, всё взаимосвязано и всё может работать автономно, не подвергаясь неожиданным моментам или перегрузкам.

Кроме этого система управления – разгрузочно-погрузочный терминал. Всё это должно двигаться в едином ключе, в едином общем ритме. И над всем этим должна безукоризненно работать система безопасности. Автоматическая система. Ею будет руководить не человек, а компьютерное управление, человек должен только контролировать эту работу. Так сказать, подстраховывать. А остальное поручено автоматике.

Поэтому перед тем, как мы всё сведём воедино, необходимо всё проверить и перепроверить, и только тогда с диспетчерского пункта может прозвучать уверенная команда: «В путь!»

Мы должны исключить даже малейшие неисправности, упредить их. Задача сверхответственная и сверхсложная. Потому что нигде в мире до этого такой транспорт не применялся и не двигался по струнам.

Осенью должна стоять эстакада. На ней неоходимо установить грузовую транспортную систему, подключить и включить систему управления и запустить эту систему.

И это будет наш коммерческий продукт, который мы сможем продавать, который может купить любой заказчик из любой точки земного шара. А для этого он должен увидеть «вживую» струнную дорогу, убедиться в её работоспособности и только после этого произнести сокровенную фразу: «Покупаем!»

…А на табло отсчитывает время часовой механизм. Каждый из нас слышит, как он отсчитывает время, приближая нас к финишу.

И это будет для нас старт. Старт в завтрашний день.

…Это я рассказывал о себе почти три года назад. За это время много изменилось как в моей личной жизни, так и в жизни SkyWay…

Я тогда возглавлял грузовой комплекс, был в должности главного конструктора по грузовому комплексу. А сейчас курирую разработку новых проектов, касающихся городского транспортного комплекса в ЭкоТехноПарке. Там две линии городского транспорта – полужёсткая ветка и гибкая ветка, её ещё мы называем как провисающая.

Вот по этим веткам у нас уже двигаются два вида транспорта – городские юнибайк и юнибус. На прошлой неделе мы закрыли там вопрос по испытаниям – получили акт приёмочных испытаний.

Документации на наши изделия была присвоена литера О1 и рекомендовано перейти к мелкосерийному производству. Кроме двух имеющихся веток городских линий, в настоящий момент проектируется третья, с иными конструктивными решениями как путевой структуры, так и подвижного состава. Что позволит нам увеличить свою конкурентоспособность на рынке, чтобы иметь возможность предложить клиенту разнообразные решения.

Я непосредственно работаю с начальниками управлений – Андреем Зайцевым, Мариной Третьяк, Юрием Кащуком. Координирую их работу между собой. Произошли недавно изменения в структуре предприятия. Пришёл новый руководитель системы управления – Андрей Смирнов.

Вот с ними я и взаимодействую, сопровождаю процесс разработки.

Кроме этого стараюсь пересекаться непосредственно с производством, которым руководит Александр Сенкевич, с испытателями – Михаил Хадоркевич.

Это происходило вчера и происходит сегодня. Что завтра? Мы усиленно развиваемся, углублённо вникаем в суть наших проблем

и задач. Встречаются на нашем пути недоработки, даже ошибки, но мы тут же сразу исправляем их, улучшаем конструкцию и то, что мы раньше не видели. Но теперь это определено, и мы вплотную этим занимаемся, учитывая при проектировании следующего поколения машин.

Мы – первые, мы – пионеры в создании нового вида транспорта, поэтому всё нам даётся нелегко. Мы – первопроходцы, и поэтому встречаем на своём пути колючки, продираемся сквозь тернии, но у нас есть запас прочности и терпения, настойчивости.

Мы знаем конечную цель, поэтому сегодня отдаём все свои творческие силы для реализации SkyWay. Мы прошли уже больше половины пути, вот-вот приблизимся к финишу. И это будет настоящий триумф, огромная победа нашего коллектива.



Владимир Гончаров, *начальник патентно-лицензионной службы*

В доказательстве новизны

Патентная служба ЗАО «Струнные технологии». Что это такое? Чем занимается? Для чего это всё нужно?

Хочу сказать, что патентно-лицензионную службу создал Анатолий Юницкий. Он сам, когда работал в Гомеле в Институте полимеров, стал патентоведом.

Предыстория…

Когда я определялся на работу, со мной долго говорил Юницкий. Вернее, он рассказывал, а я слушал.

– Понимаете, Владимир, – начал он свой рассказ, – в самом начале своего изобретательского пути я встретился с простым неумением правильно оформлять заявки на своё изобретение. Как оказалось, мало что-то изобрести, открыть, заявить о себе, нужно ещё и правильно описать своё изобретение, привести в соответствие с требованиями патентного законодательства и правил подготовки, потом подать документы в патентное ведомство. Не пройдя сходу этот путь, понял, что мне нужно, даже необходимо, освоить ещё одну профессию: право на интеллектуальную собственность, включая авторское и патентное право.

В моей голове рождались каждый день идеи, они пёрли из меня, как из рога изобилия, не давали покоя ни днём ни ночью. Когда ко мне обращались за помощью молодые рационализаторы, не имея за плечами опыта оформления заявок на изобретение, я учил их, как находить «золотое зерно» в поисках нового и неизведанного. Учил других, а тут неожиданно сам обжёгся – не приняли моё изобретение. Но не из-за того, что у меня была слабая идея, а из-за неправильного, точнее скажу, просто неграмотного оформления. Да, да – именно *неграмотного оформления*. Оказывается, недостаточно просто изложить суть своей идеи, которая направлена на достижение определённой технической цели. Надо было ещё уметь составить формулу изобретения, которая выделяет твою идею из потока других идей. Ещё – придаёт ей абсолютную мировую новизну и подчёркивает изобретательский уровень, при этом обеспечивая ей возможность практической реализации в промышленных условиях.

Моя недостаточная подготовленность в написании формул изобретения тогда очень задела меня, даже разозлила. Я сильно обиделся. На кого? На самого себя. Я знаю, как сформулировать идею как специалист-инженер, как конструктор, но не умею это сделать «по-патентоведчески», то есть *на основе требований патентных законов.* Кроме того, основные положения формулы изобретения должны быть изложены так, чтобы в дальнейшем формула стала неуязвимой для изложения подобных или близких изобретательских идей, заключённых в другие формулы изобретений возможных конкурентов. Чтобы её не смогли обойти другие изобретатели, чтобы не было очевидным использование этой формулы в других формулах изобретений. Собственно, конкуренция патентов на изобретения – это конкуренция их формул...

Он закончил свой монолог и замолчал. Собирался с мыслями.

Я смотрел на Юницкого и удивлялся, благодарил судьбу за то, что она послала мне встречу с таким неординарным человеком. Передо мной сидел не учёный с мировым именем, а неуёмный изобретатель, не фантазёр-идеалист, а инженер, глубоко убеждённый в своих знаниях и творческой правоте своих идей. Он рассказывал о себе, когда был юношей и метался, искал своё место в жизни. В его глазах увидел тот юношеский задор, искорки пытливости, стремление оторваться от земли, взлететь в космос. Столько лет он стремился улучшить и усовершенствовать наше бытие, но его не слышали. Он жил в реальности воплощения будущего, а для других это казалось немыслимым и фантастическим. И те, другие, даже не пытались представить хотя бы то фантастическое и немыслимое. Они даже в мыслях не могли летать, потому что к земле были прикованы железными цепями…

– А лидером в изобретательстве в то время был Институт механики металлополимерных систем Академии наук Беларуси – в Гомеле, – говорил он во время нашей следующей встречи. – Там напористым ключом били изобретательство и творческая мысль, там находились мозги и основная наука Гомельской области. Когда я возглавил патентный отдел, то впервые в Советском Союзе наш институт стал занимать первые места по изобретательству. Там я получил неоценимый опыт в патентовании изобретений, благодаря обширной практике, которую предоставляла работа в патентном отделе ведущей научной организации Республики. Благодаря этому опыту, я стал консультантом областного совета ВОИР – Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов. Сам учился, учил других. Более тысячи человек при моей помощи стали изобретателями, получив авторские свидетельства. Если помножить экономический эффект каждого на тысячи, то выгоду государство получило огромную.

– А ваш, Анатолий Эдуардович, экономический эффект от изобретений во что можно оценить?

– Лично мой? Как-то шутя я подсчитал тот эффект. Оказалось, что в то советское время это составило… сто миллионов рублей. Советских рублей, а тогда рубль был даже сильнее доллара. Значит, больше чем 100.000.000 долларов.

– Так вас, получается, можно причислить к Рокфеллеру и Ротшильду?!

– Причислить – да, – улыбается собеседник, – но не сравнять по доходам. Я не получил от той суммы ни рубля. По той причине, что перед творческими людьми в области промышленных технологий советские чиновники поставили заградительные плотины, тернии и рогатки. Строго, например, указано, что *«изобретатель может получить два процента от экономического эффекта, но в течение пяти лет и не более двадцати тысяч рублей за одно изобретение»*. Но не это меня волновало, совсем не это. Я знал, как улучшить любой технологический процесс в различных областях, знал физические законы, знал, как решить ту или иную техническую задачу. Скажу так – теорией решения изобретательских задач овладел в совершенстве и стал в этой области недосягаем для многих инженеров.

Я посмотрел на него, но не удивился его самоуверенности. И словно стараясь утвердиться в правильности своей мысли, подтвердил сказанные им слова:

– Да, так и было в самом деле – и я не преувеличиваю.

– Верю.

– Скажу ещё вот о чём. Между своими изобретениями и идеями других молодых изобретателей, между различными судебными процессами, неустройством в жизни в моей голове тогда и родились «транспортные струны». И не только это, но и многое другое. Но нельзя охватить необъятное, и решил не распыляться, сосредоточиться на чём-то одном. Вернее, на двух направлениях – бросил спасательный круг человечеству в космосе и назвал его ОТС (Общепланетарное транспортное средство), а параллельно с этим – опоясать матушку-Землю «струнными дорогами». Этому я и посвятил свою дальнейшую жизнь. Струнный транспорт выбрал как наиболее крупный коммерческий проект, на котором можно заработать миллиарды, чтобы затем вложить их в разработку «космического колеса» – для индустриального освоения космоса. Без губительных ракет, губительных для человечества.

…Мы беседовали с генеральным директором – генеральным конструктором – изобретателем и час, и два, и три. Не заметили, как пролетело время. Мы понимали друг друга, нам интересно было вести разговор, потому что были «в теме» и могли говорить часами и сутками… Поражала планетарность масштаба мыслительных процессов, которые происходили в голове этого человека…

Так вот, отвечая на вопросы, предложенные в начале, продолжу.

Идеи, которые претворяются на практике посредством наших многих конструкторских отделов (ЗАО «Струнные технологии»), должны быть прежде всего *оформлены и реализованы в виде объектов интеллектуальной собственности,* точнее – объектов промышленной собственности. Тем самым мы должны обеспечить защиту прав изобретателя и компании на интеллектуальную собственность, которая в последующем будет реализована как промышленные объекты, а здесь конкретно – струнные дороги.

Параллельно с конструкторской проработкой, проведением экспериментальных испытаний и актуальных мероприятий по сертификации объектов транспортных систем Юницкого в ЗАО «Струнные технологии» необходимо осуществить комплекс мер по национальному и международному патентованию связанных со струнным транспортом конструкторских, технологических, художественных и художественно-конструкторских решений.

При этом подготовку заявок на регистрацию объектов интеллектуальной собственности надо вести по нескольким направлениям:

– визуальные средства индивидуализации струнных транспортных систем Юницкого и их компонентов, связанных с ними транспортных средств, а также сопутствующих товаров и услуг разного назначения (строительно-архитектурных, электротехнических, средств приборостроения и связи, химических, сельскохозяйственных и др.) – авторская разработка и подготовка к регистрации товарных знаков, включая брендовые логотипы предприятия;

– ***оригинальные художественные и художественно-конструкторские решения*** основных структурных узлов и модулей струнного транспорта, включая подвижной состав, – авторские разработки и подготовка заявок на получение патентов и сертификатов на соответствующие промышленные образцы;

– ***инновационные конструкторские решения,*** основанные на комплексе разработанных инженером Анатолием Юницким ноу-хау, которые обладают такими признаками патентоспособности, как мировая новизна, изобретательский уровень и промышленная применяемость, – подготовка заявок на получение патентов на изобретения;

– ***объекты авторского права,*** связанные с перечисленными направлениями патентования.

Сейчас география международного патентования уже включает территории корпоративного интереса ЗАО «Струнные технологии» и группы компаний SkyWay.

В частности, в 2016 году поданы несколько заявок на международную регистрацию в качестве товарных знаков основных брендовых обозначений технологии SkyWay в экономически развитых государствах мира.

В 2016 году получены патенты Республики Беларусь на промышленные образцы основных видов транспортных средств SkyWay (юнибайк, городской юнибус, высокоскоростной юнибус – юнилёт и др.) к струнным системам Юницкого, и начато их патентование за рубежом. В 2017 году получены свидетельства о регистрации пяти промышленных образцов в Австралии, три патента в Китае, три патента в Украине, пять патентов в Индии, два патента в Японии и одиннадцать регистрационных сертификатов на промышленные образцы, действующие на территории 23 государств Европейского Сообщества.

Вынесены положительные решения о регистрации двух патентов на промышленные образцы патентным ведомством России. Кроме того на территории РФ являются действующими и поддерживаются в силе три патента на изобретения в отношении различных видов струнного транспорта.

В течение 2016–2017 годов поданы в Евразийское патентное ведомство полтора десятка заявок на Евразийские патенты на группы изобретений (причём в каждой заявке от 2 до 5 изобретений, например:

«Струнная транспортная система и способ её монтажа (варианты)») и шесть связанных с ними международных заявок на изобретения в ВОИС (Всемирная организация интеллектуальной собственности) с целью получения патентов на изобретения в десятках стран мира.

Регистрация объектов интеллектуальной собственности в разных государствах позволяет не только юридически корректно войти в соответствующие рынки со своей продукцией, но и обеспечить её защиту от несанкционированного использования и недобросовестной конкуренции.

Особое внимание уделяется, конечно, изобретениям, но при этом важное значение имеют внешние оригинальные изображения технических устройств – транспортных средств системы Юницкого. Оригинальные архитектурные объекты – здания или пассажирские станции, погрузочные платформы, которые могут являться опорами для струнных путевых линий – это промышленные образцы технических решений, которые будут работать в струнных транспортных системах Юницкого.

Например, юнибайк и юнибус. У нас уже есть патенты на эти промышленные образцы, зарегистрированные в Беларуси, России, Украине, Казахстане и многих государствах – Японии, Индии, Китае, Австралии, в ОАЭ, в странах Евросоюза.

Юнибус – транспортное средство, предназначенное для перевозки нескольких пассажиров – десять, двадцать – в зависимости от конкретной задачи, от практической реализации. Он более объёмный. Юнибайк же позволяет перемещаться от одного до трёх-четырёх человек.

Кроме того недавно был разработан юнитрак – грузовое транспортное средство. Если первые два подвижных средства предназначены для перевозки людей, то юнитрак – для перевозки грузов различного вида и назначения. Он будет иметь несколько вариантов своего внешнего вида, потому что для разных видов груза и создаются разные конфигурации. Для сыпучих это один вид, например, хопперного типа, для длинномерных – другой. В зависимости от конкретно поставленной конструкторско-проектной задачи.

Мы облекаем в форму, приемлемую с точки зрения патентного законодательства, те идеи, которые нарабатывает прежде всего Анатолий Юницкий, у него кладезь идей. Он много лет посвятил этому. По много раз он обдумывает буквально каждый узел, объект транспортной системы в целом, и мы это, естественно, оформляем по требованиям правил патентного законодательства, и потом уже подаём заявки. Вначале – в наше Национальное патентное ведомство – НЦИС – Национальный центр интеллектуальной собственности Республики

Беларусь, а затем в другие ведомства интеллектуальной собственности – ЕАПВ (Евразийское Ведомство в Москве), в ВОИС (Международное Ведомство интеллектуальной собственности в Женеве) или направляем другим патентным поверенным для подачи национальных заявок в других странах.

Евразийский Патент на изобретение, полученный после экспертизы в Евразийском Ведомстве, своим действием закрывает территории целого ряда государств постсоветского пространства: Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан, Туркменистан. За исключением Грузии, Молдовы и Украины.

Мы подаём международные заявки на изобретения, на базе этих евразийских заявок и с сохранением приоритета по дате подачи этих заявок.

В задачи нашей патентной службы входит установление связей с патентными ведомствами и патентными поверенными тех государств, где мы намерены наши заявки превращать в патенты. Потому что когда она поступает в Национальное Ведомство определённого государства, то должна проходить экспертизу в соответствии с тем законодательством, которое действует на территории этой страны. Основные принципы патентного права гармонизированы между государствами в мировом сообществе, но каждое государство, тем не менее, имеет свои национальные особенности.

Об этих особенностях и нюансах знают местные (национальные) патентные поверенные. И более того, по международному патентному праву подавать заявку в Национальное Ведомство от имени иностранных граждан (иностранных заявителей) может только патентный поверенный. Поэтому вывод – *без патентных поверенных в мире обойтись невозможно.*

Если иностранные лица желают подать заявки на объекты промышленной собственности (патенты, товарные знаки) в Патентное Ведомство Беларуси, то они обязаны обращаться, прежде всего, к патентным поверенным РБ. По закону патентный поверенный – это связующая цепочка между Патентным Ведомством и лицом-заявителем, конечно, не только иностранным, но и национальным.

Возникает вопрос: а кто же это такие люди – *патентные поверенные?* Какие учебные заведения их готовят?

Их можно назвать практикующими адвокатами в области права интеллектуальной собственности, которые организовывают свои частные патентные бюро, а некоторые работают при каких-то структурах, но в основном это частные организации. А вообще говоря, это, конечно же, такой персонифицированный вид деятельности, потому

что свидетельство о регистрации патентного поверенного даётся персонально физическому лицу, которое подходит по требованиям «Положения о патентных поверенных». И он имеет право осуществлять свою деятельность либо индивидуально (должен зарегистрироваться как индивидуальный предприниматель), либо работать в составе какой-то компании.

Сегодня трудно найти государственную компанию, имеющую в штате таких специалистов. Однако предприятия, поставляющие свою продукцию на экспорт, не могут обходиться без специалистов патентного дела. Хотя бы для проведения патентных поисков в странах поставки, ведь проданные туда технические узлы и механизмы беларуских производителей не должны нарушать права патентовладельцев, зарегистрированные в этих государствах. Поэтому патентные отделы работают на МАЗе, МТЗ, других предприятиях-экспортёрах.

Ну и возвращаемся к Анатолию Юницкому. С ним я начал сотрудничать ещё с 2011 года в качестве частно практикующего патентного поверенного. Как-то так получилось, что он меня нашёл сам. То ли по спискам поверенных, то ли кто-то ему подсказал, и я откликнулся на его звонок. Вернее, не на него самого, а его помощника. Хотя тогда уже вскользь звучала информация о струнных дорогах, но полностью в эту тему я тогда не вник. Были на то свои причины.

Мне назначили время встречи, и я прибыл в офис Юницкого. К встрече не готовился, предварительно не изучал «струнные дороги», так как вопрос о моём трудоустройстве не стоял, думал, что генеральный конструктор просто хочет получить у меня какую-то консультацию. До этого не раз обращались ко мне за помощью руководители предприятий Беларуси.

От первого взгляда, от первого рукопожатия я почувствовал, что мы находимся с ним уже не в его кабинете, а где-то в цветущем саду. Не было никакой музыки, антуража, но в воздухе витал дух доверительных отношений и духовной теплоты. Удивительное чувство.

Перебросились незначительными фразами, а потом он спросил у меня:

– А вы знаете, чем мы занимаемся?

В глазах живые искорки, мягкая улыбка, голос тихий и спокойный. Подкупающий, доверчивый голос.

Пришлось признаться, что, к сожалению, не знал, для чего создана такая организация. Хотя краем уха слышал о струнных технологиях в транспортных системах. Он снова улыбнулся, понимая и не осуждая меня за такое неведение, сказал:

– О нас не рассказывают журналисты, СМИ обходят стороной. А то и вовсе высказывают своё неприятие. Но я не об этом. Если у вас есть время, то я расскажу вам о небесных дорогах, какое у них будущее…

– Есть время, и готов услышать ваш рассказ.

Слушая, я сначала верил и не верил в то, о чём он рассказывал. Его изложение идеи переворачивало в моём сознании понятие о дорогах, о том, что они должны пролегать над землёй, а не вгрызаться в неё…

А через некоторое время он обратил меня в свою веру, убедил, приводя разные доводы и инженерные выкладки, что это не выдумки и фантазии, а реальность, и она должна была воплотиться ещё лет сорок назад… Всё было чётко разложено по полочкам, всё складывалось и связывалось, видно было, что человек живёт этим, владеет знаниями в этой области. Не было общих слов, а только технические проработки, доказательность. Он рисовал свою идею так, как будто она уже, та дорога, существовала и была за окном. Юницкий не выпускал из виду ни одну деталь, знал, как нужно её изготовить, какие нужны условия для того, чтобы заработал струнный транспорт…

Это под силу только профессиональному гипнотизёру, который своими действиями может отнять у вас волю, и вы не будете знать, что с вами происходит. Здесь же было совершенно другое. Я был в полном здравии, ощущал себя комфортно и спокойно, и уже по третьей или четвёртой чашке чая выпили в процессе разговора, и никакой усталости от его лекции-беседы, наоборот, мне хотелось и дальше слушать его, вникать в суть, удивляться, как до такого мог додуматься Анатолий Юницкий, сын лесов и полей Полесья…

Кроме того задача, сформулированная тогда Юницким, была неординарной – написать несколько заявок на изобретения, соответствующие патентному законодательству Австралии. Это увлекало не только интересом к струнным технологиям, но и вселенским размахом в применении этих технологий, сопричастностью к новому и неизведанному.

Сотрудничество наше тогда продолжалось несколько месяцев, заявки на изобретения я тогда оформил, мы их перевели на английский язык, отредактировали. Всё прошло удачно… Не знаю судьбу тех «австралийских» заявок, которые тогда ему подготовил и вручил, но аналогичные заявки были поданы в Российское Патентное Ведомство и прошли экспертизу. Сейчас это действующие российские патенты. Мы их поддерживаем и отслеживаем…

В 2014 году мы встретились снова. Анатолий Эдуардович уже окончательно обосновался в родной Беларуси, создавал ЗАО «Струнные

технологии». Во время нашей встречи в офисе на Замковой он рассказывал о новых идеях и планах в их осуществлении.

Когда закончили беседу, неожиданно спросил у меня:

– А вы бы не хотели быть сотрудником нашей компании? Помогать нам в продвижении проектов?

Уже тогда, когда Юницкий рассказывал о конструировании юнибусов, юнитраков и юнибайков, у меня невольно возникала мысль: «Как много решений может остаться без защиты, надо их заявлять и получать патенты. И Анатолий Эдуардович это прекрасно понимает». Подумал ещё, что мне будет интересно работать вместе с ним. Ведь далеко не каждый руководитель предприятия или хозяин бизнеса понимает, что техническая или внешняя – представительская – сторона дела или проекта должна быть всесторонне защищена от посягательств недобросовестных конкурентов или даже от элементарного воровства идей и их воплощений.

Сколько на моих глазах было разрушено действующих предприятий, семейных бизнесов, в которые было вложено немало сил, потрачено много времени и средств из-за патентной безграмотности или просто жадности, и – нерасторопности! Конкуренты оформляют на своё имя кем-то вовремя незаявленные права, и это позволяет им диктовать свои условия вплоть до уничтожения бизнеса и конкурентов. И всё это в рамках действующего законодательства – жестокие законы рынка. Их надо понимать и правильно ими распоряжаться.

– А я как будто уже чувствую себя сотрудником SkyWay, – пожал плечами, – вы же не просто так подробно рассказывали о вашем проекте, а вводили в курс дела патентного поверенного.

Он удивлённо посмотрел на меня и уже расхохотался, откинувшись на спинку стула:

– Впервые у меня такое, чтобы человек, ещё не принятый на работу, уже заявлял о своих правах и действиях. Значит, будем работать?

Рукопожатие на прощанье и закрепило наше сотрудничество. Из кабинета я вышел в должности *начальника патентно-лицензионного отдела.*

А через некоторое время мы уже вплотную подступились к проблемам SkyWay. Анатолий Эдуардович дал мне материалы для составления формул сразу целого ряда заявок на изобретения.

А вообще, откровенно говоря, с ним интересно работать, потому что он чётко представляет, как это конкретно должно выглядеть и обоснованно это доказывает.

Однако, когда у меня появляется возможность добавить к описанию идеи какие-то признаки существенные, всегда интересно с ним

обсудить. Он тогда сразу говорит: «Этот признак, который предлагается мной или моими коллегами, улучшит работу или, наоборот, усложнит?» Может подключить ведущих конструкторов к обсуждению, причём сам он ничего не утверждает своей волей, доверяет общему, коллегиальному, мнению. И тогда мы снова приступаем к спорам, снова и снова ломаем копья, но стараемся быть спокойными и рассудительными. После всех доводов «за» и «против» мы принимаем одно-единственное решение – оставить или убрать.

Более того, он не застывает на каком-то этапе, а движется и движется вперёд.

Даже, если идея и оформлена и подана как заявка, проходит экспертизу, но возникает какое-то сомнение в том, что это действительно жизнеспособно, либо возникает какая-то другая идея, которая является заменяющей по сравнению с первоначальной, тогда Анатолий Эдуардович, не сомневаясь и не колеблясь, поступает всегда решительно, взяв результат на себя. Он понимает, в каких случаях надо принять за основу, а когда отвергнуть первоначальную идею. Здесь он показывает себя как профессиональный патентовед.

Могу привести следующий достаточно показательный пример нашего сотрудничества. У нас долгий процесс обсуждения происходил с патентованием ферменной путевой структуры. Она имеет два пояса. Первый – вспомогательный и второй – несущий, основной, на котором крепятся рельсовые нити. На них опираются колёса транспортного средства. Эти два пояса – вспомогательный и несущий – связаны между собой зигзагообразными элементами – перемычками. И возникал вопрос: как крепить эти перемычки. Если несущий пояс там, где расположены рельсовые нити с поверхностями качения, то перемычки можно разместить и закрепить их концами между этими двумя рельсовыми нитями. Либо рельсовые нити можно связать дополнительной трубой, расположенной между ними, а зигзагообразные элементы – перемычки – уже крепить к этой трубе, расположенной между нитями.

Момент очень принципиальный. Почему? Потому что тот или иной вариант влечёт за собой разное количество расходного материала. Для того, чтобы закрепить по первому способу, то есть перемычки разместить между рельсовыми нитями, труба не нужна. Материалоёмкость ниже, но и прочность и жёсткость такой ферменной конструкции меньше. Это мы всё решали в процессе обсуждения, и эти мысли принадлежат Анатолию Эдуардовичу.

Но ферменных структур запатентовано много, в том числе и в составе транспортных структур. Потому что есть запатентованные

и (или) построенные и описанные в технической литературе эстакады, мосты, которые представляют собой ферменные конструкции…

И потому мне ставится задача генеральным конструктором:

– Необходимо посмотреть, можем ли мы эти оба способа крепления запатентовать как свои или же хотя бы один из этих способов крепления зигзагообразных перемычек между рельсовыми нитями уже известен?

– Для этого нужно провести патентный поиск. Мне необходимо изучить патентную литературу, просмотреть, по меньшей мере, базу патентных данных ФИПС (патентного ведомства Российской Федерации), другие известные базы данных.

Я досконально изучал этот вопрос.

Поясняю ему:

– В принципе мы можем предложить два варианта ферменной конструкции для своей транспортной системы. Эти зигзагообразные перемычки поместить и закрепить непосредственно на корпуса рельсовых нитей, расположить их между ними, тогда у нас получится менее жёсткая ферма. И как второй вариант: рельсовые нити закрепить одной трубой, протяжённой, а перемычки закрепить (сверху приварить) к этой трубе. Получится более тяжёлая и жёсткая ферма, она более материалоёмкая, но и она имеет право на существование.

И в результате у нас появилась заявка, состоящая из двух вариантов. То есть в одной заявке у нас появляется два изобретения.

Например, Анатолий Эдуардович предлагает на протяжённой струнной транспортной системе, которая включает рельсовую нить, предварительно напряжённую. И поскольку там есть силовые органы, есть какие-то протяжённые элементы, мы же можем наряду с этими элементами проложить и совместить с ними, например, трубопровод. Оставить на протяжении этой долгой линии какую-то полость, а по ней можно пустить воду или газ, кому что нужно.

Тогда возникает уже и третье изобретение в одной заявке. Но, к сожалению (маленький секрет), наше Российское Патентное Ведомство при патентном поиске обнаружило американский патент от 1962 года, где сказано, что уже был заложен такой канал для транспортировки нефтепродуктов. К сожалению, совмещённая с транспортной системой труба для транспортировки жидкостей или газов уже существует.

Однако, может быть, не всё потеряно, мы должны глубже рассмотреть существование этого признака, найти свои существенные отличия от американской идеи, тогда мы сможем сохранить своё решение.

Таким образом мы рассматриваем, множество видов транспортных систем. И на этой основе – патентование своих систем.

Можно много говорить на эту тему, подходить к ней с разных сторон. Я раскрыл лишь частичку, а жизнь нам преподносит каждый день свои сюрпризы и проблемы, и наша задача – разобраться в этой сумятице вопросов, выделить главное для себя и профессионально поместить идею в нужные рамки, чтобы она получила патент на существование.

Мы с Анатолием Юницким почти земляки, если не считать географической разделительной линии вроде границы. Наши области – Гомельская и Брянская – граничат.

Я родился в городе Клинцы Брянской области. Закончил в 1983 году БГУ, факультет радиофизики и электроники, чему страшно рад, и благодарен судьбе, что она выправила меня на эту дорогу. Могу утверждать, что физический и математический факультеты БГУ дают глубокие фундаментальные знания, и на их основе учат анализировать разные процессы. За счёт этого происходтит современная актуализация фундаментальных знаний. И это позволило мне в своё время – в 2002 году – обрести новую квалификацию: заняться патентной деятельностью, рассматривать технический прогресс с точки зрения патентного поверенного. Я получил второе образование – юриста в области защиты прав интеллектуальной собственности.

До этого работал старшим преподавателем на кафедре САПР Политехнической Академии (сейчас – БНТУ). Моё образование позволило иметь объём практических наработок, большой опыт, живая практика и сотрудничество с разными ведущими инженерными структурами Беларуси. Это – Институт НИПТИС имени Атаева. Проектное подразделение концерна Минскстрой – предприятие Оргстрой – ведущие организации в строительной области страны, а также другие научно-исследовательские и проектные заведения в Беларуси. Очень серьёзно с ними сотрудничал, было получено несколько десятков патентов совместно с ведущими специалистами института. Кроме этого был ряд и других компаний – строительных и машиностроительных, в том числе зарубежных (среди них – Самсунг, Тиссен круп и др.)

От моих Клинцов до Гомеля сто километров. Это одна земля, такие же люди, даже диалекты очень похожи. У моего отца, Василия Ивановича, сорок лет водительского стажа. Его сегодня нет с нами. Мать, Алла Сергеевна, работала швеёй на трикотажной фабрике. Есть брат – Сергей Васильевич. Он владелец частной компании, работает и живёт в Минске.

Жена Евгения Петровна – кандидат педагогических наук, доцент кафедры педагогики инженерно-педагогического факультета БНТУ. Она имеет большой опыт научно-педагогической деятельности, является автором более 120 научных работ по педагогике, музыкальной педагогике, эстетико-техническому образованию. Кстати, она также связана с вопросами интеллектуальной собственности: среди прочих своих дисциплин читает годичный одноимённый курс на своём факультете в БНТУ. Конечно, из моей практики она черпает множество примеров для обучения студентов.

А сын Григорий по образованию программист. Он тоже закончил БГУ, факультет прикладной математики. Сейчас работает со мной – мой помощник в делах, связанных с моей частной практикой вне «Струнных технологий». Хочу, чтобы пошёл по моим стопам.

Может быть, так сложится, что и он со временем вольётся в команду создателей SkyWay.



Дмитрий Тихонов, *главный конструктор грузового транспортного комплекса*

Грузы – без ограничений

Моя родина – город Могилёв. После окончания девяти классов средней школы поступил в Могилёвский политехнический техникум на факультет «Технология машиностроения». Далее продолжил обучение по той же специальности в Белорусско-Российском университете, бывшем машиностроительном. После окончания работал инженером-конструктором.

Мне всегда была интересна конструкторская работа. Даже в детстве и в школе я бессознательно тянулся к этому виду деятельности. Когда в руки попадал какой-либо механизм, то мне интересно было разобрать и посмотреть, как он устроен.

На преддипломной практике в вузе моим куратором была Марина Леонидовна Евенко. Именно она мне сказала: «Дмитрий, тебе обязательно нужно попробовать конструкторское дело. В этой области, мне кажется, ты сможешь себя профессионально реализовать».

В Могилёве было всего два крупных предприятия, где я мог применить свои знания и умения, – «Лифтмаш» и «Могилёвтрансмаш», которое занималось транспортным машиностроением. Я и распределился на завод «Могилёвтрансмаш» – ближе к машинам. Там я работал над проектированием строительной техники. Время пролетело как один день. Я многому научился, много чего постиг. И потом мне это всё пригодилось в дальнейшей работе.

Занимался автомобильными кранами и автогидроподъёмниками, был ответственным за разработку, проектирование и сопровождение.

Имел вторую категорию, но работу выполнял более сложную. Мне нравилось. Стоять на одном уровне не хотел, стремился подняться выше, чтобы проверить себя и утвердиться в профессионализме.

Семь лет проработал на этом предприятии. Каждый день был насыщенный и интересный.

Начал подумывать о том, чтобы найти новое место работы, которая была бы по душе, приносила удовольствие.

2014-й год. Работаю, но мысли мои уже за пределами нашего предприятия. Тянуло к машиностроению, поэтому и стремился попасть на какое-нибудь предприятие этого профиля. В родном городе таких перспективных предприятий не было, и я переехал в Минск.

Прочитал в интернете, что инновационное предприятие, которое занимается строительством струнных дорог – SkyWay, приглашает на работу конструкторов разного уровня и направлений.

Мне стало интересно – дороги и струны… Сначала в моём сознании не связывались эти два понятия. В интернете вовсю вёлся разговор о новом виде транспорта, утверждалось, что такого в мировой практике не было, что это разработка беларуского учёного и инженера Анатолия Юницкого.

А когда же наткнулся на отрицательные отзывы, не то чтобы засомневался в жизнеспособности проекта, а наоборот, ещё больше захотелось присоединиться к созданию струнного транспорта.

Значит, сюжеты о «струнах» шли в интернете и раньше, и было много отзывов как положительных, так и отрицательных. Утверждалось даже, вроде «такого никогда не может быть, потому что быть не может». Удивило меня только то в отзывах, что *«почти четыре десятилетия Юницкий предлагает миру новые технологии, а его никто не слышит…»*

А когда прослушал видеообращение генерального конструктора Анатолия Юницкого, у меня уже не осталось и тени сомнения – принял твёрдое решение влиться в этот коллектив. Конечно же, при условии, что меня примут в свою команду.

Заполнил анкету, где указал свои должности, где работал и кем. Текст уместился на одной страничке. Отослал его, с волнением стал ожидать ответ.

А потом через некоторое время со мной связалась Елена Наумик, которая занималась набором специалистов, и предложила пройти собеседование. Так как в то время Юницкого не было на месте – уехал в Эмираты вести переговоры, собеседование проходило у главного конструктора Андрея Здрока с участием начальника бюро компоновки – Вадима Савченко.

Разговор длился долго. Мне задавали очень много вопросов различных тематик и направлений.

– Мы создаём транспорт, которого нет в мире. Нет таких аналогов. Из чертежей, из самой идеи генерального конструктора мы должны создать, сконструировать и потом представить миру наш продукт.

– Я об этом знаю.

– Напряжение будет огромное, потому что начинаем с нуля. Спокойной жизни не будет.

Они как бы предупреждали меня о трудностях, чтобы я потом, когда встречусь с первыми реальными сложными задачами, не жалел об этом.

– Поэтому и хочу вместе с вами работать. Спокойная жизнь не по мне.

– Тогда езжайте домой, а мы обсудим ваше предложение, когда приедет Юницкий. И мы вам сообщим о нашем решении.

Спустя неделю позвонил Вадим и сказал, что меня принимают на работу и что мне предложили должность инженера-конструктора.

Так я 18 августа 2014 года влился в команду SkyWay, стал инженером-конструктором первой категории бюро компоновки.

В компоновке тогда работал Евгений Максимчук, который занимался высокоскоростным транспортом, Альберт Голубенко – ведущий по городскому направлению, а мне доверили возглавить грузовое.

А с Анатолием Юницким как такового собеседования или согласования и не было. Мы с ним познакомились ближе, во время совещаний по планированию работы в нашей самой большой 401-й комнате на четвёртом этаже. Это когда мы находились ещё на улице Замковой. Когда я отчитывался о выполнении своего задания, он уточнял детали. Ни одного из нас он не выпускал из своего поля зрения – всех помнил, знал, кому и что поручено, знал, чем конкретно занимаюсь и я.

Сегодня я являюсь главным конструктором грузового направления. Занимаюсь непосредственно организацией, проектированием, грузовых транспортных комплексов для перевозки различных типов грузов.

Со мной сегодня работают мои единомышленники Сергей Артюшевский, Вадим Савченко, Альберт Голубенко. Работа ведётся в тесной связи с отделом перспективных разработок во главе с Дмитрием Чукановым.

Кроме трёх основных направлений (высокоскоростное, городское, грузовое) есть и четвёртое – интеллектуальное ограждение, его ведёт Альберт Голубенко.

Сегодня у нас разрабатывается грузовой струнный транспортный комплекс. В данный момент идёт монтаж разворотных участков. В законченном виде – это полностью готовый, функционирующий транспортный комплекс с возможностью демонстрации перевозки сыпучих грузов.

Сколько может перевезти наш транспорт грузов? А бесконечное множество… Миллионы и миллионы тонн. Количество даже трудно и посчитать. Перевозка грузов – без ограничений.

Мой отец Николай Васильевич работал водителем погрузчика в строительной организации. Мать Галина Николаевна работала ведущим инженером-технологом швейного производства. Старшая сестра Ольга – экономист. И жена моя Татьяна работает экономистом. Интересуется моей работой и дочь Валерия.

Когда я приношу буклеты и рисунки SkyWay, она у меня спрашивает:

– Папа, а когда начнут летать ваши автобусы, ты меня прокатишь на них?

– Обязательно, – отвечаю я.



***Сергей Пронкевич,** начальник конструкторского бюро инженерных расчётов SkyWay*

Из чертежей – на струны

Родился в Минске. Закончил школу с серебряной медалью. И сразу же поступил в Белорусский государственный университет на механико-математический факультет.

После окончания университета была магистратура. После этого поступил в аспирантуру в Белорусский национальный технический университет (БНТУ). Защитился в 2015 году.

Кандидат физико-математических наук по специальности «Механика деформированного твёрдого тела».

Во время учёбы в аспирантуре стал преподавать в БНТУ различные дисциплины. Одним из моих студентов был Алексей Трухнов. Я преподавал численные методы, компьютерное моделирование. Он всем интересовался, до всего хотел докопаться. И всё ему удавалось. Уже во время учёбы Алексей показал себя как профессионал своего дела и даже принимал участие в международных соревнованиях по компьютерному моделированию.

Даже после окончания учёбы и его распределения на БЕЛАЗ мы поддерживали связь и периодически созванивались.

И вот как-то Алексей позвонил мне и спросил, не хочу ли я поучаствовать в одном интересном проекте:

– Серёга, собирается команда специалистов для строительства струнных дорог, – начал мне он объяснять причину, по которой позвал меня для разговора. – Организация называется «Струнные технологии Юницкого», по-другому – SkyWay. Или – небесные дороги. Нужны специалисты разных профилей. Здесь всё в новинку, всё начинается с нуля, – этим и интересно это направление. Я подумал, что это тебя заинтересует, именно здесь можно раскрыть свой творческий потенциал.

Я смотрел на своего бывшего студента и не узнавал его. Он так увлечённо и интересно рассказывал о струнных дорогах, что спросил у него:

– А ты откуда знаешь об этом?

– Откуда? – он загадочно улыбнулся. – Потому что я сходил на успешное собеседование с Анатолием Эдуардовичем, прочитав перед этим ночью «100 вопросов и ответов» по данной технологии. Я проникся «струнами», другое для меня уже не существует. Это необычное, смелое, инновационное решение, и оно обязательно перевернёт мир. И мы как расчётчики видим работоспособность данных комплексов и как никто другой можем помочь воплотить это в реальность. Так как, есть ли желание попробовать себя в этом проекте?

Я дал «добро» и созвонился с менеджером компании Михаилом Калантаровым и договорился о собеседовании. После небольшого собеседования Анатолий Эдуардович пожал мне руку, промолвил:

– Поздравляю, Сергей! Вы приняты в нашу команду. Успехов!

И вот уже несколько лет, начиная с 2014 года, работаю в дружной команде единомышленников. Возглавляю конструкторское бюро инженерных расчётов SkyWay.

Что означает моя должность? Это очевидно из названия. Приходят заявки из других конструкторских бюро, чтобы мы проверили

созданные ими модели, устройства, элементы конструкций. Мы проводим расчёты, даём рекомендации конструкторам. Компьютерное моделирование значительно ускоряет и удешевляет конструирование.

Для КБ проектировки мы проводим расчёты строительных конструкций – путевой структуры, анкерных и промежуточных опор, для, например, КБ шасси или КБ кузовов мы проводим расчёты по подвижному составу – динамику подвески, прочность элементов кузова и многое другое.

В отделе четыре человека занимаются расчётами машиностроения – Алексей Трухнов, мой «сват» на «струны», Александр Хлебус, Дмитрий Солошенко и Александр Шашко. И три человека занимаются строительными конструкциями – Алексей Абакумов, Роман Шаршов и Евгения Кашуро. Она последней пришла в наш коллектив и очень хорошо вписалась в нашу атмосферу. Нам, мужчинам, легко с ней работать, весело, она заряжает нас неиссякаемым оптимизмом, если у кого плохое настроение, она мигом «вылечит», одним словом выведет из того состояния. Она сейчас учится в аспирантуре БНТУ.

У нас сложилась отличная команда. Получаем отличные и интересные задания. Мы сидим рядом, недалеко друг от друга. Отдельный кабинет, лёгкая атмосфера – всё создано для творческой работы.

Что можно добавить к моему рассказу? В настоящее время я являюсь главным тренером страны по компьютерному моделированию. Да, есть тренеры не только по хоккею и теннису, но и по компьютерному моделированию. Я участвую в олимпиадах с 2011 года, когда вместе с Алексеем Трухновым первый раз принимал участие в олимпиаде. Она проходила в Украине, в городе Хмельницкий. Выступили мы относительно неплохо Алексей занял тринадцатое место из пятидесяти пяти участников из Украины, России, Беларуси и Польши.

Кроме Алексея Трухнова в олимпиадах участвовал и ещё один мой сотрудник – Александр Шашко. Он участник международного конкурса «WordSkills». Это конкурс профессионального мастерства, где под одной крышей со всего мира раз в два года собираются студенты по разным специальностям – от плиточников и сварщиков до программистов, в том числе по компьютерному моделированию. Александр в первый год нашего участия занял двадцать первое место из двадцати пяти. Считаю, это неплохой результат. Александр очень толковый и вдумчивый студент, учится в магистратуре БНТУ, и я предложил ему стать «струнным созидателем». Работаем вместе с ним сегодня.

На остальные увлечения не хватает времени, работа – в первую очередь.

Скажу в заключение так. Работа очень интересная и увлекательная. И очень здорово, что она совпадает с моими желаниями и внутренним требованиям. Расчётами в машиностроении я занимаюсь давно, с 2002 года. Мне это не только нравится, но и приносит свои сложности, свои требования, и каждый день не похож на предыдущий. А завтрашний день будет отличаться от сегодняшнего… Здесь высокое напряжение, удвоенная ответственность. И каждый вынужден держать себя в тонусе, ни на минуту не расслабляться.

А как расслабиться после работы? На это есть спортивный зал. Но даже когда ты в вроде бы и ушёл с работы, но мысли о «струнах» всё равно не отпускают. Иногда даже сразу после спортзала возвращаешься в офис и разбираешься с ней, той проблемой, которая засела в мозгу...

Интересная у меня работа!



Марина Третьяк,
заместитель генерального директора
по проектированию

Бунтарский имея характер

Истоки

Откуда родом? Родилась в деревне Новый Свержень Столбцовского района Минской области. Край с удивительной историей и неповторимой природой. Разные конфессии, но всех людей объединяло духовное развитие, единение, дружба…

Можете представить такой вид – возвышенность, горка, площадка на той возвышенности, а ниже её, в трёх точках – треугольнике – возведены три храма: церковь, костёл и синагога. Думаю, что во всём мире нет такого «треугольника» дружбы и единения, как в моём селении.

Сначала я расскажу вам о моей деревне. Как мне открылись страницы истории, расскажу позже.

Первое письменное упоминание о Свержно (Новом Свержене) как о дворе Новогрудского повета относится к 1428 году, когда великий князь Витовт подарил его в числе других дворов повета своей жене Юлиане Гольшанской.

Когда правил великий князь Казимир Ягеллон, двор принадлежал князю Андрею Можайскому. А потом перешёл на долгое время к князю Александру Ягеллончику. А уже в 1495 году им правил подскарбий литовский – Ян Литовар Хрептович. Уже в то время действовала водяная мельница и церковь.

Ещё издалека путники могли увидеть на правом берегу Нёмана замок.

Им владела дочь Яна Литавора Анна Любецкая, которая к тому времени была женой маршалка господарского Юрия Остика. Неизвестно по какой причине Анна продала по частям тот замок и двор маршалку надворному литовскому Остафию Воловичу – второму мужу своей сестры Софьи Николаю Уралевскому и Николаю Слушке. Это произошло в 1568 году.

А спустя семь лет хозяином Сверженя стал уже Николай Радзивилл Сиротка. Он оставил о себе хорошую память. В 1588 году был возведён костёл Святых Петра и Павла, а через два года была возведена деревянная церковь Успения Пресвятой Богородицы. Она начала действовать с середины XIV века. В ней, как стало известно, происходило крещение языческих племён литвинов, которые скрывались в глухих лесах верхнего Понемонья. Это происходило во времена завершения христианизации Великими Князьями Литвы Ягеллой и Витовтом.

Церковь приобрела название «Успения Пресвятой Богородицы» в 1590 году.

По переписи, которая проходила в 1647 году, в местечке насчитывалось пять улиц, 84 двора. В семнадцатом-восемнадцатом веках Свержень входил в состав Мирского графства. А когда по местечку прокатилась Северная война, в 1706 году, шведские войска полностью сожгли местечко.

В Свержне был основан базилианский монастырь с духовной семинарией – в первой половине восемнадцатого века. Он призван был готовить православных священнослужителей для церквей, которые находились на землях Радзивиллов и Великого княжества Литовского.

Михаил Радзивилл Рыбонька в 1742 году построил фаянсовую мануфактуру. А через несколько лет в местечке уже работало три мельницы. На берегу Нёмана построены были 20 товарных складов. С той поры и был проложен нёманский торговый путь в Королевец. Тогда уже в Свержне насчитывалось 160 дворов, а к концу столетия их уже было 200. Тогда местечко и получило название Новый Свержень, а соседняя деревня стала называться Старый Свержень.

С 1793 года Новый Свержень вошёл в состав Российской империи. Это случилось после того, как произошёл второй раздел Речи Посполитой. Он стал центром волости Минского повета. В 1897 году насчитывалось 297 дворов, а уже в начале XX столетия 487 дворов.

1921 год… Рижский мирный договор. Новый Свержень вошёл в состав межвоенной Польской республики. Он уже приобрёл статус центра гмины Столбцовского повета. В 1939 году вошёл в состав БССР. Потом стал центром сельсовета, и был понижен в статусе поселения – стал деревней.

В Новом Свержне сохранились два культовых здания – Петропавловский костёл и Успенская церковь.

Меня с детства волновала и привлекала история этого местечка, чувствовала, что оно имеет глубокую историю. И меня удивляло, что истории этого поселения не уделялось должного внимания. Энциклопедия приводила очень краткие сообщения. Ещё когда училась в школе, поставила себе задачу: «Я обязательно докопаюсь до истоков, отыщу забытые факты и события родной деревни…»

Но случилось так, что кроме того, что открыла и вернула историю моей «малой родины», так я ещё больше углубилась в изучение нашего рода. Днями просиживала в Национальном историческом архиве, с огромным волнением и интересом дотрагивалась до страниц текстов, которым не одно столетие… Что род наш начинался аж с 1680 года.

Открыла для себя удивительные факты. Узнала, что по маминой линии родственники в основном были крестьяне, но крестьяне зажиточные, которые умели обрабатывать землю и получали на ней высокие урожаи. Умели и продать тот урожай. Все сведения и факты я свела воедино, в огромную папку, думаю, что когда-нибудь, когда будет свободное время, приведу их в порядок и оформлю то ли в научный труд, то ли в литературно-историческую летопись.

Что запечатлелось в памяти из детства, когда я ещё не «заболела» историей? Многое запомнилось, и это в моих воспоминаниях звучит как песня, как удивительная мелодия жизни среди моих родителей, дедов и бабушек…


URZĄD GMINNY

ZAŚWIADCZENIE.

Niniejszem stwierdzam, że ...

syn ...

urodzony ...

zamieszkały ...

w myśl art. 22 ustawy o powszechnym obowiązku służby wojskowej zgłosił się do urzędu gminnego w ... i został wpisany do spisów poborowych pod Nr. ...

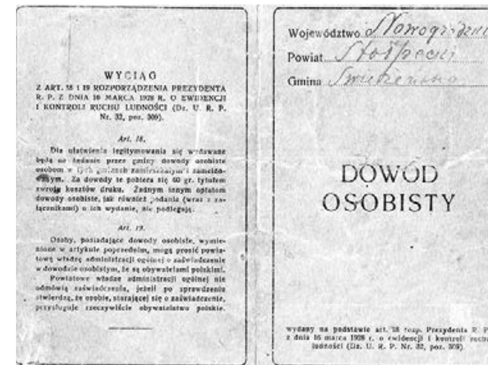
WÓJT GMINY

Метрика дедушки


ŚWIADECTWO

SZKOŁĘ PODOFICERSKĄ

Свидетельство об учёбе дедушки


WYCIĄG Z ART. 18 I 19 ROZPORZĄDZENIA PREZYDENTA R. P. Z DNIA 16 MARCA 1928 R. O EWIDENCJI I KONTROLI RUCHU LUDNOŚCI (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 309).

Województwo ...

Powiat ...

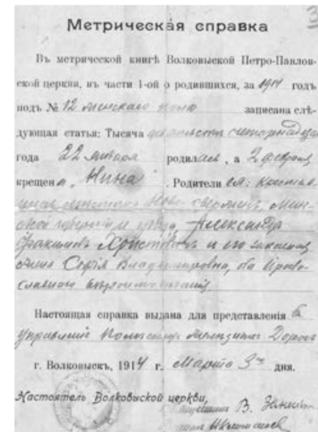
Gmina ...

DOWÓD OSOBISTY

Паспорт дедушки

Отдельной светлой страницей в книге моего детства отложилась жизнь моего дедушки Александра Ивановича Ширковского.

О нём книги можно писать, портреты, легенды складывать – такой он удивительный человек. Войну прошёл, во многих боях участвовал, награды имел. Но не любил вспоминать о войне.


Метрическая справка

Въ метрической книгѣ Волковыской Петро-Павловской церкви, въ части 1-ой о родившихся, за 1914 годъ подъ № 12 ... записана слѣдующая статья: Тысяча ... года ... родился ... крещенъ ... Нина ... Родители ...

Настоящая справка выдана для представленія ...

г. Волковыскъ, 1914 г. ... дня.

Настоятель Волковыской церкви ...

Метрика бабушки

Такой же интересной и удивительной была и моя бабушка – Нина Александровна, под стать ему. В девичестве – Христович. Она была очень верующим человеком, а Библию, наверное, знала на память. Она родилась в Волковыске. Её отец был машинистом поезда. И в Первую мировую погиб. В войну вёл поезд через мост. И в это время его взорвали. Машинист перевёл начало состава на другой берег и, видя, что половина моста рухнула в речку, выпрыгнул из паровоза. Остался жив. Но он находился между смертью и жизнью. Почти ничего не соображая, вернулся домой. Слёг и, не подымаясь, пролежал молча две недели и умер.


Фото церковного хора
(бабушка крайняя справа, ей 10 лет)

Бабушка осталась сиротой. Их было три сестры, остались с мамой – моей прабабушкой. Она тоже в деревне была не последним человеком, вела хозяйство, была очень набожной. А через

года три к ней посватался местный ветеринар, и она стала его женой. Дом её находился недалеко от церкви. И в свободное время к ним приходили на посиделки и ксёндз, и батюшка, и раввин, любили вести светские и религиозные беседы. У бабушки был удивительный голос, она пела в церковном хоре как в церкви, так и в костёле.

А потом бабушкина средняя сестра вышла замуж за священника. И он на протяжении двадцати лет возглавлял Смоленский собор.

Моя мама, Лариса Александровна, когда училась в школе, активно занималась спортом. Участвовала в различных районных и областных соревнованиях, занимала призовые места и в плавании, и велоспорте, и в беге. Пророчили ей отличную спортивную карьеру. Но вышла замуж за военного, и он увёз её и из спорта, и из родных мест. Это мой отец Мигаль Ласлович. Родом из Закарпатья, где удивительная природа на границе с Венгрией. Его родители – украинка Анна и мадьяр Ласло. Он пропал без вести во время войны.

Я родилась здесь, в Новом Свержне. А когда мне исполнилось полтора года, уехали в Читу. После Читы – степи Монголии. Потом Украина. Львовщина. То время и сегодня звенит в моей памяти удивительными украинскими песнями, легендами, а стихи Тараса Шевченко, которые читала учитель украинского языка, Анна Ивановна, запомнила на всю жизнь. Школу заканчивала уже в Венгрии.

Дед Александр

Дед Александр потерял на войне правую руку. Осколок снаряда отрезал её, когда взвод бежал в атаку. Имел медаль «За отвагу». Во время атаки погиб командир взвода и он подменил его, взяв на себя командование.

В деревне слыл уважаемым человеком. Всегда люди обращались к нему за помощью или советом. Он ещё был мудрым и честным человеком. К нему приезжали из Минска ветераны, которые занимали видные посты в партии и правительстве, приглашали его в Минск на различные торжества и праздники. У него много осталось фотографий, где он запечатлён среди видных и известных людей.

После войны католики нашей деревни решили восстановить разрушенный костёл. Деньги собирали все миром, пришли деньги и из Польши. Православные, видя, что началось возрождение костёла, заволновались. Обратились к ветерану войны, моему дедушке, за советом и помощью. Он несколько раз обращался в местные органы власти. Не нашёл там понимания. Тогда обратился в Министерство культуры. Только с третьего раза удалось переломить мнение чиновников от культуры – и выделили всё-таки средства для восстановления церкви.

Дед был крепкого телосложения, под два метра ростом. Сбитый, как говорят, весь из мускулов и сухожилий. И я всегда находилась возле него. Помогала ему, чем могла.

Шутя, говорил мне:

– Jesteś prawą ręką maja. – Ты, внучка, моя правая рука.

А это так было и в самом деле. И я всегда старалась быть рядом с ним, мы были, как говорят, «не разлей вода». Дедушка меня учил разговаривать на польском языке, сказки рассказывал, песням учил.

Когда собирался на охоту, говорил мне:

– Маришка – моя правая рука, без тебя мне не обойтись.

И я счастлива была, когда он меня брал в помощники. Набивала ему патроны, меркой набирала порох, ссыпала в каждый патрон.

Был без правой руки, но лучше его никто не стрелял в округе. Прикрепит к культе ремень, а к ней двустволку, прицелится левой – и нажимает на курок. Никогда не промахивался.

Сижу на коленях у него, он обнимает меня огромной ручищей, прижимает к себе. Говорю восхищённо:

– Дедушка, какой же ты большой!

– Я маленький. Ты бы видела своего прапрадеда, так он был большой. Он подковы разгибал без труда, брал под мышки по мешку с зерном и мог без устали нести их. Вот он был большой.

Верила и не верила ему, когда рассказывал об этом. Но я нашла подтверждение его словам через много лет. Да где нашла – в тех же архивных папках, в которых фиксировались судебные дела.

Что о нём было написано? Что крестьянин Казимир Ширковский обратился в суд по той причине, что ему односельчане нанесли телесные повреждения. Я удивилась: как такое может быть? Ведь дед Александр говорил, что он и с «быком бодался». Пояснение всему нашла на других страницах. Двенадцать человек набросились на него. Он всех расшвырял, как котят, но кто-то умудрился ударить его по голове тяжёлым предметом…



Прадед Иван Казимирович Ширковский

В тех же бумагах прочитала, что у него было семь крестников. Значит, его уважали и считали за честь пригласить, чтобы окрестил новорождённых. Так что много чего занесла тогда в свои папки. Искала одно, не нашла, но сколько мне Господь открыл передо мною дорог – не счесть.

…Опять кладу свою руку на ладонь дедушки, чтобы погладить её, а ручонка моя, как комар ни листке, – маленькая-маленькая. Дед рассматривает её, игриво сокрушается:

– И что же ты, Маришка, такой рукой в деревне делать будешь? Только учительшей тебе работать – только ручку с пером тебе и держать.

Смеюсь, ещё больше льну к дедуле Александру, не соглашаюсь с ним:

– Я и дрова рубить могу, и гвоздь забить…

– Ох, бунтарка ты моя, бунтарка, всё по-своему хочешь сделать. Нелегко придётся тебе в жизни.

– Будет тяжело, ты поможешь.

– Помогу, помогу, моя правая рука.

И ведём мы с ним разговоры на разные темы, и мне верится, что дед мой будет жить и сотню лет, и более, и в любой момент смогу обратиться к нему за помощью – и обязательно получу её.

Или ещё… Деду нужно забить большой гвоздь в доску. С одной рукой это неудобно, надо и молоток держать, и гвоздь наживить.

– Ну-ка, внученька, забей как надо, – просит он серьёзно и придерживает между пальцами гвоздь.

– Я боюсь промахнуться…

– Бей, говорят тебе, – приказывает дед.

– Боюсь…

– Ну-у! – почти уже кричит дед Александр.

Я опускаю молоток и… бью мимо. По пальцам. Деду больно, но он спокойно опять просит меня:

– Ещё раз попробуй, не бойся. Bij, ci mówię! – Би, кажу табе!

Только с третьего раза бью по шляпке гвоздя и загоняю его в доску.

– Ну, вот, и научилась, – остался он доволен моей победой. – Tak zawsze zwyciężaj! – Так всегда побеждай!

А было мне тогда четыре с половиной года.

Потом я видела, что несколько дней он ходил с синяком на пальце. А тогда и виду не подал, что ему больно.

Он меня научил и с ножовкой обращаться, и с плоскогубцами, и с молотками. Эти уроки ещё не раз помогали мне в жизни.

…Когда не стало моего любимого дедушки, на похороны пришли священники трёх церквей, в том числе и из Смоленска.

Всей деревней провожали ветерана войны в последний путь.

Все отдали дань уважения и любви к Александру Ширковскому.

Мои мечты

Отец служит в Венгрии, ему ещё два года в армии, а я заканчиваю школу. Нужно определяться в жизни, выбирать свой путь. А меня что-то конкретное не влекло – разные направления были мне близки. И математика, и история, и моделирование, и – педагогика… Любила рисовать, мечтала быть художником. Но отец, как истинный строгий военный, придерживался того, что я должна избрать профессию земную, а не витать в облаках. Тем более, что побеждала на олимпиадах по физике и математике.

Мне уже семнадцать лет, уже взрослый самостоятельный человек, и потому должна сама решать, что делать буду завтра. Родители остались служить, а я вернулась на родину – к бабушке Нине Александровне и дедуле Александру Ивановичу.

Поступила в Брестский политехнический институт. Поселилась в общежитии, а бабушку с дедушкой навещала по выходным. Однажды, когда приехала к ним, увидела, что они как-то внезапно, как мне показалось, постарели – годы брали своё.

Но меня никогда не оставляло чувство принадлежности к истории. Чем бы ни занималась, о чём бы ни думала, мысли мои устремлялись в те далёкие столетия и года, слышала голос того времени, слышала голос своих предков. Будто они, зная, что я копалась в том времени, невольно дотронулась до их душ, просили снова и снова посетить их, разобраться в их жизни, узнать, чем они жили, что их волновало, чему радовались, что их огорчало.

При первой возможности шла в исторический архив, листала и листала пожелтевшие страницы, которые открывали передо мною то, что стало историей, и я уже знала, что всё это не должно уйти в безызвестность. Жила тем временем, дышала тем воздухом, чувствуя, как прошлое вселяло в меня силы, – оно приглашало к себе, звало, обещая открыть свои новые тайны.

В одно время того столетия, начиная с 1839 года, в Западных губерниях и в Белостокской области проходила люстрация (опись) госимущества, в том числе и всех лесных угодьев. Когда посмотрела, какие росли деревья в нашем местечке, то узнала, что охранялись государством многовековые дубы, обхватить которые могли несколько человек.

Великаны, а не дубы! И каждый дуб описан до сантиметра в толщине, и на плане-рисунке указано точное место.

Удивляли и метрические книги, точность изложения, каллиграфия, большие, тяжёлые, не было отчеств, записывались имена отцов, например, в метрической книге Новосверженской Успенской церкви за 1856 год есть запись: «Родилась дочь Анна у крестьян князей Вильгельма и Богуслава Радзивиллов Фадея Михайлова Ледницкого и законной его жены Розалии Федора».

И, находясь в архиве, откапывала совершенно иные факты и свидетельства, строчила и строчила, переписывая слова в общую тетрадь, боясь не успеть сделать это в отведённые сроки моего посещения, передо мною открывалась история моего родного местечка.

Каждая страница – это папиросная тончайшая бумага, вся исписанная чётким каллиграфическим почерком, да ещё на старославянском языке. Для меня читать строчки было не трудно – меня бабушка научила читать на старославянском, на котором и была написана Библия. Эта святая книга стала для меня первым букварём. Она и сегодня находится у меня дома.

А в сухих, архивных строчках книг, на папиросной бумаге, я видела и паромные переправы через Нёман, и крестьян, которые везли на рынок мясо и сало, капусту и мёд, готовые, поколотые, дрова для богатых евреев. Переправа, как оказывалось, несколько раз горела, и её снова восстанавливали. Сегодня на том месте, где она находилась, где сплавляли лес, ничего не осталось – образовалось болото, но тогда здесь кипела жизнь, и люди трудились, верили в своё счастливое будущее.

Возле Нового Сверженя проходила железная дорога, по ней люди ехали до Парижа.

А карта людских наделов – это тоже часть истории. Кто сколько мог купить земли, на картах обозначено. Такой-то крестьянин купил у помещика Свентицкого столько-то гектаров земли. И это подтверждено печатью, росписью покупателя.

Был большой пожар в Столбцах, потом город долго восстанавливался…

Я и сегодня возвращаюсь к своим записям, с интересом их перечитываю… Жду, когда позовут меня мои предки в прошлое, чтобы из тех трёх общих тетрадей и многих других записей объединила во что-то общее, цельное, чтобы ничего не было потеряно, чтобы белые страницы памяти восстановились и были заполнены живой историей…

И струн волшебное звучанье

Как я пришла в SkyWay? О, это долгая и интересная история.

Но во всём виноват, наверное, мой характер. Как говорил дед Александр, бунтарский характер. С детства себя не давала в обиду, могла схлестнуться с обидчиком за правое дело, даже если он был и сильнее меня. Кто побеждал, неважно, но я стремилась всегда быть в авангарде, идти сзади всех – это не про меня. Он же, Александр Иванович, и вложил в меня гены сопротивления, борьбы за справедливость. Никогда не могла пройти мимо, когда видела, что обижают слабого.

Работала в разных организациях. Всё время занималась проектированием. Более двадцати лет. Прошла путь от простого инженера-проектировщика до заместителя директора проектного института.

Затем перешла работать в стройэкспертизу, где меня знали и раньше. Опять учёба, опять сертификация – уже на международного эксперта по конструктивной части.

Работа хорошая, престижная, коллектив опытных специалистов, у которых можно было поучиться, познавательные командировки за границу. Это и Германия, и Польша, и Франция. Экспертов направляли туда для того, чтобы они смогли подучиться, совершенствоваться, глубже освоить нюансы работы и применить потом это на практике у себя дома.

И однажды… Однажды мне позвонил мой коллега по предыдущей работе, профессор Владимир Никанорович и спрашивает:

– Марина, тебе не надоело перебирать бумажки на столе?

Я удивилась вопросу, говорю, что в этом и заключается моя работа, и не только в этом, а в экспертизе, и это нелегко.

– А сменить профиль работы ты не думала? Ты же ещё молодая, а записываешься в пенсионеры… Я могу тебя порекомендовать генеральному директору одной интересной фирмы, ему нужен заместитель по проектированию.

Опять ему отвечаю, что работой довольна, что не хочу менять её, тем более идти на какие-то ответственные должности, что сейчас отработала от звонка до звонка – и могу идти домой, спокойно заниматься семьёй…

Но он настойчиво подводил наш разговор к развязке.

– Ты даже не поинтересовалась, что это за работа. Признаюсь, там работает мой сын. Сходила бы к ним, просто для интереса, узнала, чем они занимаются, а заняты они прорывными небесными технологиями, транспортом века. Ты же всегда стремилась к чему-то передовому, инновационному. Можешь просто сходить туда, как бы в разведку, расширить свой кругозор. А потом уже решишь – нужно тебе то или нет…

Если бы мне сказал об этом кто-то другой, я бы отказалась. Но со мной говорил уважаемый мною человек. И поэтому, преодолев себя, согласилась посетить ту «небесную организацию», заранее зная, что откажусь от любых предложений, какие бы мне ни предлагали.

Не переступив даже порог, я скептически была настроена на эту встречу. Только из уважения к Владимиру Никаноровичу осмелилась увидеться с генеральным директором Анатолием Юницким. Перед этим, правда, в интернете нашла какие-то картинки о «струнной дороге», прочитала о её создателе, но ни одна жилка не дрогнула в моей душе.

Зашла в просторный кабинет. За столом сидели люди, во главе сидел, как я поняла, сам генеральный. Предложили сесть. Перебросились взглядами, поймала его пытливый взор.

– Покажите, пожалуйста, ваше резюме.

– Я была в отпуске, не подготовила его.

– Вы не хотите принять участие в конкурсе на должность моего заместителя по проектированию?

– Анатолий Эдуардович, признаюсь – к вам идти на работу я не собиралась. Подтолкнул меня прийти к вам профессор, которого я уважаю.

– Тогда чего вы пришли?

– Посмотреть на вас, убедиться, что есть такой человек, который строит небесные замки или дороги. Убедилась, что это действительно правда.

Он улыбнулся, посмотрел на меня, на своих коллег.

– У вас время есть выслушать меня?

– Да, есть.

И он мне начал рассказывать о том, к чему он шёл долгих сорок лет. Рассказывал о космосе, что отвергает ракеты, а придумал ОТС – Общепланетарное транспортное средство. А потом переключился на струнные дороги, по которым будут летать юнибусы над землёй, по струнам, натянутыми между эстакадами…

И не заметила, как пролетело время. Оказалось, мы беседовали больше часа.

Уже не с таким апломбом, как перед этим, но говорю ему:

– Анатолий Эдуардович, у вас есть время подобрать более достойного человека, а я буду заниматься своей работой.

– Уже подобрал, – серьёзно посмотрел на меня. – Если вы согласны, я беру вас на работу, будете моим заместителем по проектированию.

Вот и поговорили, вот и пришла «в разведку». Сама не заметила, как меня взяли «в плен».

Скажу откровенно: та беседа перевернула всю мою жизнь. Мне показалось, что всё то, что было до этого, не совсем совершенно,

не искренне, надуманно. За время разговора у меня поменялось мнение об обществе, в котором живём, о том, что есть на свете люди, которые заряжены одной идеей, и в их глазах я увидела одержимость, жажду деятельности, желание подняться над обыденностью и серостью… Мне даже трудно выразить все чувства словами, как и то, что открылось передо мною в тот день.

«Пленение» было добровольным.

Передо мной сидел человек, который открыт, чистый душой и уверенный в себе, вожак, который ведёт за собою стаю одержимых, как и он сам, людей. И он доступен. И он – настоящий. Такое со мной произошло впервые. Я не услышала в его беседе фальши, напускного величия, он предстал передо мною как бы с распахнутой душой, приглашая в свой мир всех желающих. И меня в том числе.

Принятие решения было не простым, но желание быть у истоков движения SkyWay, работать под руководством умного и достойного руководителя, первооткрывателя Анатолия Эдуардовича Юницкого пересилило все сомнения.

И вот в эту творческую и небесную атмосферу я влилась сразу и бесповоротно. Это был натуральный процесс, словно бурливая речушка влилась в огромный, бушующий творческими страстями, океан. Удивительное чувство!

– У меня есть идеи, проекты, планы, – говорил Анатолий Эдуардович со мной как уже со своим заместителем, – и вы должны это всё спроектировать, изобразить сначала на бумаге, а потом строители претворят мои идеи и ваши чертежи в жизнь. В этой сфере вы будете моей правой рукой, согласны?

Я не выдержала и рассмеялась, уточнила:

– А почему не левой, Анатолий Эдуардович?

Посмотрел удивлённо на меня, ответил:

– Ну, так говорят, наверное, что правая рука сильнее левой…

И тут я ему рассказала о своём детстве, о том, что в четыре с половиной года была «правой рукой» у своего дедушки, помогала ему и многому у него научилась.

– Значит, вам выпала такая доля – быть правой рукой. А это ко многому обязывает. Тем более, что вы многому здесь должны научиться и научить других…

Генеральный конструктор последние слова произнёс с улыбкой, с лёгким юморком.

Кивком головы подтвердила его слова, согласилась с ним.

Уже год работаю в SkyWay. Срок и не такой уж большой, но… Этот год равен всем годам моей предыдущей жизни, потому что многое изменил в моём представлении о работе, очистил меня от всего наносного, ненужного, поверхностного, что раньше казалось мне главным в работе. Поняла: не деньги, не должность, не власть определяют нашу жизнь, а совершенно другое, которое нельзя ни увидеть, ни ощутить, ни потрогать. Это глубоко душевное, небесное, что украшает нашу жизнь, делает её богаче, насыщеннее. Апостол Павел говорил: «То, что дано вам, будет, а если не дано, то и не получите». Мне же многое дано, и много я в этой жизни получила, за что и благодарна Богу.

Я – член команды талантливого инженера-конструктора Юницкого, и все вместе, мы превращаем его мечту в реальную плоскость. Если в архивах прикасалась к нашему прошлому, то здесь полностью погрузилась в будущее. Я живу в будущем времени и не только живу, а передвигаюсь по небесным дорогам, и чувствую себя птицей, парящей над голубой планетой, сплошь опоясанной струнными трассами. Это же как здорово – отошёл от порога сотню метров, дошёл до станции SkyWay, сел в юнибус, и он довезёт тебя в любую точку планеты! Не нужно ни самолётов, ни поездов!

Мы работаем одной дружной командой. Если раньше у меня было в подчинении сто девяносто человек, то здесь пока только около пятидесяти. Но это не означает, что работы меньше. Наоборот, каждый человек здесь стоит тех ста девяносто.

Поясню. Мы работаем с напряжением в максимальных параметрах. Но как только поднимаемся до желанного потолка, казалось бы, достигаем своей цели, а это оказывается, по нашей градации, только минимум того, что мы собираемся сделать. Непонятно объясняю?

Если я раньше занималась работой, в которой всё было ясно и понятно и не было никаких максимумов и минимумов – уложился в срок, запроектировал здание согласно установленных требований и всё, то здесь всё намного сложнее, потому что мы – первые. Всегда тяжело первопроходцам.

Здесь не все могут работать, даже имея самое-самое высокое образование – отечественное или зарубежное. Кроме этого нужно что-то иметь ещё, крылья что ли, умение летать в облаках – и не только во сне, искать и находить, находить и влить в найденное живую душу. Это как писатель создал своего героя, и он начинает жить то ли на экране, то ли в его книге. А у нас не один герой, у нас их тысячи, и к каждому нужно отнестись как к живому организму, который, конечно же, создал Анатолий Юницкий.

Здесь царят особенная атмосфера и волшебная мелодия, которая исходит от звучания космических струн. Не каждому дано и услышать её.

За целый год в свою команду я включила порядка десяти человек. Это из сотни, которые приходили и проходили собеседование. Многие даже сами, видя, какие у нас высокие требования, «давали задний ход». С одной стороны – высокая зарплата, а с другой – заоблачный уровень напряжения в работе, заканчивали разговор, даже не начиная собеседование.

Кто у меня сегодня в команде? Да, в основном белорусы, а вместе с ними – украинцы, казахи, россияне. Я их собираю, объединяю, изучаем вместе европейские нормы, чтобы иметь возможность осуществлять проектирование не только на территории Беларуси, но и за рубежом – в разных странах. Все мы учимся у нашего руководителя брать любые высоты.

Кто они – мои помощники? Это – главные инженеры проектов: Николай Островский, Максим Кубышкин, Олег Ежиков, Михаил Давыдик, Дмитрий Казначеев; конструкторы – Сергей Жарый, Владимир Бык, Фёдор Крылов, Александр Панкратьев; архитекторы – Надежда Ераховец, Павел Тэрро, Игорь Седуро, Алексей Кошелев, Виктория Бондаренко, и многие-многие другие.

Да, работать трудно и сложно. Но очень интересно.

Коллектив постоянно обновляется, добавляются всё новые и новые люди.

…Завтрашний день, мы все верим, принесёт новые успехи, новые достижения. И мы стараемся приблизить его.



Сергей Артюшевский,
главный конструктор
высокоскоростного комплекса

Мы – конструкторы

Странно и удивительно всё получается в нашей жизни.

Родился я почти на территории нашего ЭкоТехноПарка, ну рядом с ним. Как будто родители меня заранее готовили к тому, что главное дело моей жизни произойдёт в будущем недалеко от нашего дома.

Недалеко от Марьиной Горки есть селение Птичанское. Вот в той деревне, которая находится сразу же за Птичью, я и родился. И из того танкового полигона, где сегодня мы строим струнную дорогу, доносился постоянно рёв моторов, слышались частые выстрелы – советские танкисты вели прицельный огонь по мишеням.

В то время в Жодино построилась фабрика «Світанак» и развивался БЕЛАЗ. Городу не хватало квалифицированного рабочего персонала, и родителей пригласили туда работать. Они согласились, и наша семья переехала туда жить.

Отец Владимир Николаевич был сварщиком, а мать Нина Сергеевна – швея. Двоим предоставили работу. Есть у меня брат Николай.

Я поступил в политехнический техникум. А после – в Белорусскую государственную политехническую академию (БГПА), которая со временем стала университетом.

После окончания меня направили работать в Смолевичи, на предприятие «БелДорТехника». Проектировали дорожную технику. Перешёл работать на предприятие «Мидивисана», которое изготавливало автомобили-фургоны различного назначения – и военные, и гражданские, и полярные – одним словом, широкий профиль. Если перед этим работа была узкопрофильная, то здесь горизонты расширились. В этом месяце мы делам продукцию для полярников, в следующем – для армии… Работал там с 2006 до 2013 года.

Что мне дала «Мидивисана»? Очень многое. Передо мною открылся удивительный мир. Я стал смотреть глубже в проблему, научился раскрывать секреты создания техники, которой управляли люди. Каждый день менялись задания. Сжатые сроки их выполнения диктовали свои условия – необходимо было думать и ориентироваться быстро, проектировать и так же изготавливать.

Но надоело однообразие, и я перешёл в другую организацию – «Юнискаф». Туда ушёл работать генеральным директором Юрий Литвишко, он и позвал к себе. Интересное было время, творческое, собрался коллектив деловых людей. Нам любое задание было по плечу. Но и любое интересное дело тоже имеет свой потолок. И здесь, постигши тайны специальности, добравшись до сути, в какой-то момент почувствовал, что открыть здесь что-то новое для себя я не смогу. Искал удобный случай, чтобы заявить, что перехожу на новое место работы.

Мы арендовали тогда помещение, и в какой-то момент собственник его сказал, что контракт на аренду он прерывает, и попросил нас

убраться. Но найти быстро новое помещение и переехать туда было невозможно и нереально.

Я продолжал заниматься поиском работы. Случайно прочитал в интернете о строительстве струнных дорог. Я составил своё резюме и послал по указанному адресу.

А через некоторое время Андрей Здрок, который и формировал коллектив конструкторов, пригласил меня на собеседование. Я два раза приезжал к нему. Первый раз он задавал мне вопросы технического направления, и мы сошлись с ним по многим направлениям, а второй раз, побеседовав, сказал:

– Вашу кандидатуру мы обсуждали с Анатолием Юницким. Ему понравилось ваше резюме, и он предложил мне взять вас на работу в качестве конструктора-компоновщика. Если вас устраивает наше направление работы, условия, то можете с завтрашнего дня и приступать.

И это было 23 февраля 2015 года.

Посадили меня к компоновщикам Тихонову, Голубенко и Здроку, который включил меня в свою команду. Сегодня Дмитрий Тихонов и Альберт Голубенко – главные конструкторы. Но это было не сразу, а спустя некоторое время. После того, конечно, когда генеральный директор убедился в том, что я справляюсь с работой, выполняю качественно работу компоновщика и даже шире, чем нужно, мне можно поручить более ответственный участок работы, Анатолий Эдуардович меня перевёл в главные конструкторы. Сыграло, видимо, свою роль то, что я не побоялся изучить теорию аэродинамики. Анатолий Эдуардович и ранее задавал вопросы по аэродинамике, но на них никто не мог ответить. А так как для высокоскоростного транспорта это основополагающее и необходимое условие, то здесь нужно было серьёзно заняться этой проблемой. Я поднял эту тему, что понравилось и заинтересовало его. Раньше, когда мы показывали ему тот или иной проект, он советовал выгнуть дугу в нужном месте, изменить радиус – и всё, но насколько мы улучшили аэродинамические свойства, никто не мог сказать.

Я предложил свой взгляд на аэродинамику и нашёл способы расчёта и подтверждения полученных коэффициентов и данных. В том числе подключали даже знакомых, через одни-другие-третьи руки вышли и на Академию Наук. Они нам подсказали на начальном этапе, дали, можно сказать, толчок в нужном направлении, и потом уже, используя их рекомендации, поискав необходимую литературу, мы в конце концов вышли на необходимые расчёты. С тех пор все наши транспортные средства проходят через аэродинамические исследования.

Мы пока вышли на теорию в чертежах и расчётах, а потом уже опытным путём сравнивали теоретические формулы и то, что получали, а только потом уже устанавливали оптимальные и конкретные значения.

Пришлось, признаюсь, затратить на это очень много личного времени, но я не жалею об этом, потому что за это время я открыл для себя столько нового и интересного, что сам удивился тому, какие имеются неограниченные возможности открытий в этой плоскости.

Вот тогда и позвал Анатолий Эдуардович к себе. Сказал, что рассматривает кандидатуры главных конструкторов по основным направлениям. А у меня поинтересовался:

– Сможете ли вы стать главным конструктором всего высокоскоростного направления?

– Смогу. Мы уже знаем все нюансы этого направления, мы его изучили досконально.

И я не открывал что-то новое, просто продолжил то, что мы начали развивать и совершенствовать. Мы более широко посмотрели на проблему создания транспорта с высокими скоростями. Если раньше моя работа затрагивала только транспорт, то сейчас она касалась и строительной, и энергетической отрасли, точнее, всех направлений, касающихся так или иначе этого вида транспорта. Всё, что входит в это направление – и путевая, и вся инфраструктура, и энергетическая структура самого комплекса – высокоскоростного. Вот такой диапазон.

Сегодня продолжается формирование коллектива единомышленников. Пока у нас фактически один человек, вернее, два – вместе со мной. Но утверждён список всей команды. Первый человек у нас – логист. Андрей Святцев. Мы его переманили из службы проектов – нашей же организации. Ожидаем прихода руководителя проекта, энергетика и также необходим компоновщик первого уровня. Это основа, с которой мы будем формировать костяк.

В каком положении или на каком этапе мы находимся?

По нашему направлению – высокоскоростному. Сейчас подготовлена документация на изготовление 21-километрового участка: станции, промежуточные опоры, путевая структура. Одновременно идёт конструкторская работа по самим транспортным средствам.

В ближайшее время мы планируем этот комплекс изготовить и запустить, провести на нём все испытания, и главное – показать всему миру, что наш транспорт – действительно транспорт будущего. Что он безопасный, экологичный, и мы не будем останавливаться на достигнутом, а только идти или лететь по нашим струнам в будущее.

Мои два сына – Максим, десять лет, четвероклассник, и Ярослав, восемь лет, второй класс, – интересуются SkyWay, как и жена Мария Леонидовна, которая трудится в системе МЧС. Вся семья меня поддерживает, они тоже в нашем проекте, и поэтому трудятся вместе со мной. Семейный, так сказать, подряд. И когда я задерживаюсь на работе, не могу оторваться от пришедшей ко мне очередной идеи, она не обижается, относится с пониманием. И я ей за это благодарен.

Также радуются за меня и родители, и мой брат Николай, который занимается экономикой сельского хозяйства. Он заведует сектором в сельскохозяйственном институте. Шутит, что может перейти к нам – у нас сельскохозяйственным работникам работы непочатый край.

Всё может быть. «Струнам» необходимы все специальности, которые существуют, всем найдётся место. Тем мы и сильны.

.



Олег Кудёлко, *заместитель генерального директора по строительству*

Возводим, строим, созидаем

Родился в 1962 году в Солигорске Минской области. Там же и закончил среднюю школу.

Каждый из нас всегда стремился поступить куда-нибудь учиться, перед этим взвешивая свои возможности и наклонности. Я долго раздумывал над выбором своего пути, потому что с детства любил в большей мере гуманитарные предметы (история, география, литература). Хотя при этом интересны были и математика с физикой, иностранные языки. С детства отец научил работать со столярным инструментом, обрабатывать древесину. Любовь к плотничным и столярным работам осталась на всю жизнь.

Вообще-то тяготел к профессии дипломатического работника. И к моменту окончания школы появилась определённость: поступать в МГИМО (Московский институт международных отношений). Однако изучив условия поступления в этот элитный советский вуз, понял, что поступить шансы невелики.

Мой отец, кадровый офицер, в 1958 году ушёл из армии в запас и почти всю жизнь отработал в Стройтресте №3 в городе Солигорске. Понятно, что профессиональная деятельность отца не могла не сказаться на моём воспитании.

И поэтому, когда мне исполнилось семнадцать лет, сопоставив все обстоятельства, подал документы для поступления в Брестский инженерно-строительный институт. Почему туда? И отец, и мать родом из деревни в Солигорском районе. Тяжёлое военное и послевоенное детство испытали сполна. Мой дед по отцу не вернулся с фронта и похоронен под Варшавой. Второй дед с войны вернулся инвалидом. Понятно, что родителям хотелось старшего сына видеть человеком состоявшимся, чтобы он достиг каких-то высот в этой жизни. И когда я им объявил о своём решении, обрадовались.

Забегая наперёд, хочу сказать, что за прожитые годы мне не стыдно перед родителями. Выбрал факультет сельскохозяйственного строительства. Закончил институт в 1984 году.

Получил специальность инженера-строителя. Вернулся в Солигорск, где начал работать мастером-строителем. Осенью того же года призвали на срочную службу.

То, что случилось в апреле 1986 года, знает весь мир. Взорвался атомный реактор на четвёртом блоке Чернобыльской атомной станции. Произошла огромная техногенная катастрофа! Меня это известие ошеломило. Не понимал как такое может быть? Мирный атом должен был служить людям, а он вышел из подчинения. Смотрел на карту и меня ещё больше угнетало увиденное: от моих родных мест до Чернобыля рукой подать.

А спустя месяц пришло время демобилизации.

Ехал я домой с тревожным чувством. Помню, какое настроение было и у людей в то время – гнетущее, тревожное, с привкусом горечи, ожидания чего-то, в первую очередь перемен в лучшую сторону.

И моё возвращение в родной дом на фоне чернобыльских событий как-то и не вылилось в большое радостное событие. Родители радовались моему возвращению, отметили мой приезд за праздничным столом вместе с моими друзьями и соседями, но в их глазах видел внутреннюю тревогу, даже страх. Страх за завтрашний день, страх за своих детей. И поэтому не до песен было, не до веселья.

В те тревожные дни отлёживаться дома не хотелось, хотя мог отдыхать месяц после службы. Какой отдых, какой отпуск, когда случилось такое… И спустя несколько дней объявил отцу и матери, что руки мои соскучились по мирному труду.

– И куда пойдёшь, сын? – спросил отец.

– Поеду в посёлок Дружный, что в Пуховичском районе, там началось огромное строительство. А если ещё точнее, то на строительство Минской атомной ТЭЦ. Приглашают туда на работу.

– Атомной? – переспросил удивлённо отец. – Одна станция взорвалась, а другую зачем строить?

Не знал, что ответить отцу, только пожал плечами.

– Тогда – в добрый путь! Выбрал себе дорогу, не сворачивай с неё.

Сразу же влился в рабочий коллектив – меня зачислили мастером на отделочный участок. В мою задачу входило готовить к сдаче в эксплуатацию построенные объекты.

Но через год закрывают строительство станции. Я вспомнил слова отца, он как предчувствовал, что строительство другой станции – это слишком рискованно.

Нужно было искать новое место работы. И я выбрал Новополоцк. И так получилось, что я там «задержался» надолго – на двадцать пять лет. Начинал строительным мастером, мастером, прорабом – и так далее по должностным ступенькам, а в результате стал генеральным директором объединения «Полоцксельстрой». Головное предприятие базировалось в Полоцке.

У меня двое детей. Оба имеют строительные специальности, инженеры-строители. Сын Евгений, дочь Екатерина. Они закончили Полоцкий государственный университет – ПГС. Екатерина сегодня работает проектировщицей в Новополоцке, а сын живёт и работает в Минске. Его влечёт компьютерная графика, строительный дизайн, программирование.

В 2011 году переехал в Минск. Мне предложили должность заместителя генерального директора по строительству ЗАО «ЛЕКТ». За время работы в этой организации мы построили ряд значимых объектов, которые участвовали в республиканских конкурсах и были отмечены определёнными знаками, возвели ряд объектов различного направления.

Как говорят, рыбак рыбака видит издалека. Так и мы, строители, знаем друг друга по много лет и издалека узнаём друг друга. Потому что наши строительные пути пересекаются в разных направлениях и сферах. Встречаемся с друзьями просто на улице, где-то в каком-то учреждении.

Зашли мы как-то с моим знакомым Александром Искрой после работы в кафе выпить по чашке кофе. Разговорились. Спрашивает о моей работе, я ему рассказываю.

– А ты сегодня что строишь? – спрашиваю у него.

– Небесные дороги.

– Какие? – уточняю.

– Небесные. Струнные.

Подумал, что он хочет рассказать очередной анекдот, но Александр был серьёзен и сосредоточен.

– Можешь пояснить, что это такое?

– Под Марьиной Горкой на месте танкового полигона мы строим SkyWay. Что в переводе – небесные дороги. Это проект нашего беларуского учёного Анатолия Юницкого. Это будущие дороги всего человечества.

Из его слов почти ничего не понял. Знаю, строят дома, предприятия, прокладывают дороги по земле, но в небесах? Это меня заинтересовало и заинтриговало. Хотел спросить, можно ли это увидеть своими глазами, но он опередил меня:

– Ты бы не хотел поработать в этой системе?

– Не знаю, но надо посмотреть, убедиться, насколько это серьёзно. Меня твой рассказ задел за живое.

– Правильно, мы, строители, не покупаем кота в мешке.

Перед этим меня посещали разные мысли о моём настоящем статусе. Если тебе пятьдесят пять и если тебе надоела рутинная ежедневная работа и ты готовишься стать пенсионером, то это одно… Но если ты ещё полон сил и горишь желанием сделать что-то важное и значительное в своей жизни, то это другое. А мне очень не хотелось вариться в собственном соку, я жаждал деятельности, попробовать себя в более сложном деле, а тут подвернулась такая возможность.

Рано ещё оставаться на одном уровне, нужно подымать планку выше, тогда и жизнь будет интересной, насыщенной, кипучей – такие мысли витали в моей голове.

Мы назначили день, когда я смогу посетить его организацию.

Александр вначале познакомил меня с Александром Князевым, заместителем Юницкого. И он, познакомившись со мной, узнав, что я строитель со стажем и что интересуюсь возведением струнной дороги, сразу же повёз меня в Марьину Горку. С нами поехал и Александр Искра, который и открыл мне неизвестную для меня струнную дорогу.

Надо же! Почти тридцать лет назад я начинал свой трудовой путь в Пуховичском районе, и сейчас ехал туда, в годы моей юности. Не знаю почему, но у меня начало чаще биться сердце, будто бы ехал впервые на свидание со своей любимой девушкой. Не знал ещё, какая у нас будет встреча, придёмся ли мы друг другу «по душе», найдём ли общий язык, но мною овладело тёплое предчувствие взаимопонимания.

Мы проехали проходную, машина остановилась возле здания строящейся станции, как пояснил мне Князев. Здесь был совсем иной пейзаж, совсем другая атмосфера. Мои глаза привыкли к высотным зданиям, к высотным кранам, к гулу машин, привозящих цементный раствор и бетонные плиты, а тут увидел что-то совершенно иное, новое и непонятное, ни на что не похожее.

– Это наш ЭкоТехноПарк, – пояснял мне мой сопровождающий. – Вон трасса, где уже действует городской транспорт – юнибайк, а по этой, что справа, высятся фермы для движения юнибусов… Это так называемый опытно-экспериментальный полигон, на котором мы должны продемонстрировать всему миру возможности этой небесной дороги, которую придумал Анатолий Юницкий. Уже высказали свою заинтересованность Индия и Австралия, Эмираты и Новая Зеландия…

Я почувствовал, что нахожусь в каком-то ином мире, на другой планете, то ли в будущем, то ли в далёком-далёком прошлом… В моём сознании всё перевернулось и видоизменилось, всё переливалось и играло перед глазами какими-то необычными красками, звуками, неизвестными мелодиями, это было какое-то новое ощущение бытия, пространства и времени.

Искра молчал, ничего не говорил. Он, видимо, знал, что я чувствовал в этот момент, еле заметно улыбался, довольный тем, что ввёл меня в ступор. Я и в самом деле находился в каком-то ступоре, заторможенности, введённый в транс, гипноз, и никак не мог выйти из этого состояния. Будто бы все годы дремал или спал, а тут кто-то разбудил меня, открыл глаза и произнёс: «Вот здесь твоё главное дело. То, что ты строил до этого, – это только подступы, прелюдия, а здесь ты прикоснёшься к будущему, здесь ты должен оставить свой след, применить накопленные знания и умения…»

Долго мне объяснять и рассказывать не нужно было, не новичок, поэтому в какой-то момент, полностью утвердившись в своём желании, и сказал Князеву:

– Всё понял. Мне это интересно. Даже очень. Хочу присоединиться к строительству струнной дороги.

Ну и потом первая встреча с Анатолием Юницким. Беседовали долго. Он задавал много вопросов, я отвечал на них.

– Согласны ли вы возглавить у нас строительство? – поставил напрямую вопрос Анатолий Эдуардович.

– Да, – был мой ответ. – Меня всегда привлекало что-то новое, а здесь не только новое, а сверхновое… До этого строил здания, а теперь буду строить небесные дороги.

– Да, мы строим транспорт будущего. Поэтому много неизвестного, и мы не знаем, какие неожиданности встретятся завтра. Поэтому надо искать, надо осваивать, вместе с транспортом развиваться и самому. Новое мышление, новые технологии, которые раньше нигде не встречались. Впереди – путь тяжёлый, но интересный.

Дал согласие, но попросил повременить с приёмом на работу. Потому что у меня было несколько незавершённых объектов, которые нужно было сдавать, другие проблемы.

И только через два месяца у нас произошла другая встреча. Мы ещё более подробно обсуждали вопросы строительства. Уже вместе с ним посетили объекты, где детально вникали в проблемы возведения дороги, вместе находили пути их решения.

Так я и влился в трудовой коллектив, который возглавляет Анатолий Юницкий. Стал его заместителем по строительству.

Было ясно, что строительное направление нужно было разрабатывать, совершенствовать. Оно, по большому счёту, немного отставало от темпов проектирования и конструирования, поэтому нужно было принимать кардинальные решения, чтобы влиться в общий ритм огромного живого организма SkyWay. А это было нелегко.

Хотя мы строим дорогу в Беларуси, но пока не для Беларуси. Для жителей земного шара. Что это означает для нас? Когда её закупят у нас, например, Индия или Австралия, то мы должны знать местность той страны до квадратного метра. И наши проектировщики, как и конструкторы, должны уже приспосабливаться к той местности, подготовить проект дороги со всеми выкладками и деталями. И это непосредственно входит в нашу задачу по строительству и возведению. Так и по другим странам, где местность специфическая и имеет особенный ландшафт.

А опыта у нас в этой сфере пока нет, поэтому мы приобретаем знания на ходу, учимся, совершенствуемся. Ищем новые решения, отрабатываем их, проверяем на практике, чтобы потом уже, когда приступим к монтажу в Эмиратах или Австралии, не совершали ошибок, чтобы всё стыковывалось и сходилось.

Какие сегодня стоят задачи перед нами?

Мы отрабатываем технологии в ЭкоТехноПарке.

Конкретные планы выражаются в графиках производства работ. То есть мы должны максимально экономически выгодно делать свою работу. Своим подчинённым я так и говорю, нацеливая их на какой-то конкретный объём работы: «Мы должны быть выгодными для наших заказчиков. И если сегодня мы идём с протянутой рукой, чтобы нам выдали зарплату, то это в корне неправильно. Мы тогда никому не интересны. А если говорим о том, что делаем сегодня не дороже, чем другие, но не у себя, а ещё где-то, понимая ситуацию, что у нас вообще уникальная специализация, то мы сегодня интересны и выгодны».

Мы зарабатываем деньги, а не ходим с протянутой рукой.

Что ожидает нас завтра? Стоит задача формирования групп специалистов. В первую очередь – инженерно-технических, которые могли бы сделать специализацию разных видов работ своими силами, без привлечения со стороны. Мы должны порученное дело исполнять качественно, быстро, с пониманием перспективы. Дальше этот опыт должны применить, когда коллектив расширится, утвердится. Должны учить других, передавать им опыт и знания. И потом, когда всё это получит своё логическое продолжение и весомость, распространить по всему миру. Этим будут заниматься свои люди, свой шеф-монтаж, консультанты, специалисты.

Сегодня наша строительная организация небольшая, насчитывает около сорока человек. Кто они? Могу назвать несколько человек, хотя кого-то выделить из них сложно, все работают отлично – главный инженер Сергей Зайко, начальник участка Денис Лесковец, прораб Александр Мойсейчик, сварщик шестого разряда Николай Волынец, Николай Гордионок, сварщик пятого разряда.

Скажу в заключение так.

Мне очень нравится моя работа. Много чего нового открыл для себя. Я вошёл в новый мир, неожиданный и интересный, и каждый день у меня насыщенный и творческий, как и у всех, которые включились в эту интересную работу.

А в душе живёт гордость. Гордость от того, что именно в моей родной Беларуси рождается такой уникальный проект небесных дорог, который широко вот-вот распространится по всей земле.

Построив их, мы прославим свою страну, свой народ, и имя создателя SkyWay прославится на века.

А внуки наши и правнуки будут говорить: «А это наш прадед возводил эту дорогу!»

И это будет правда.



Геннадий Королевич, *водитель*

Всегда рядом

В любое время суток, днём или ночью, когда глубокий сон, в дождь или слякоть, может зазвонить телефон и послышится просьба-предложение:

– Геннадий, подъезжай.

Это означает, что моему руководителю Анатолию Эдуардовичу нужно куда-то срочно отправиться в путь. Я тихо собираюсь, чтобы не разбудить домашних, выхожу из дома.

Машина стоит у подъезда, всегда готова отправиться в путь… Пятнадцать-двадцать минут – и я подъезжаю к подъезду дома, возле которого стоит Юницкий. Он садится рядом, здоровается, а потом указывает маршрут.

Дороги, дороги… Мы всегда с ними связаны, и нам без них не обойтись. То ли пешком, то ли на машине, а то и по воздуху – на самолёте мы куда-то стремимся, спешим, нам куда-то надо, где-то без нас не могут обойтись, или мы не можем обойтись без тех, кто нас зовёт к себе.

Человек рождается и через некоторое время делает первый шаг в жизни. На первых порах его поддерживает мать, чтобы сын не упал, а потом он самостоятельно прокладывает себе путь. Таким образом, перед каждым из нас выпадает своя, избранная – лёгкая или тяжёлая, но своя дорога – стезя, тропа, тракт…

Откуда я отправился в свой путь? Родился в городском посёлке Логишин. Это в Пинском районе Брестской области. Там же закончил и среднюю школу.

Отец Николай Николаевич работал секретарём поселкового совета. Мать – медработник, всё время работала в Логишине в местном медпункте.

Школьником ещё получил в УПК корочки водителя третьего класса, профессионал. А потом поступил в Гродненский сельскохозяйственный институт. Было несколько факультетов, но я выбрал агрономический. Потянуло к земле.

С детства любил копаться в двигателях тракторов, машин, с механизаторами пропадал в поле. Помогал им ремонтировать технику, крутил гайки и болты, пропитался, как говорят, соляркой и бензином. Закончил учёбу в 1990 году. По направлению приехал в Зельву Гродненской области. Четыре года проработал агрономом в совхозе. А потом подался в МЧС – в пожарную службу. Стал инспектором Госпожнадзора. Время подошло, и я стал пенсионером.

Моя сестра Татьяна живёт в Минске, часто перезваниваемся. Она работает бухгалтером. Пригласила однажды меня к себе в гости.

Пока Татьяна собирала на стол, мы с её мужем Александром Князевым сидели на диване и вели разговор. Моё внимание привлекли фантастические фотографии на стене. Какие-то столбы, соединённые в воздухе фермами, а на них диковинные машины.

– Это кадры из каких-то фильмов?

Он улыбнулся, сказал:

– Это кадры из жизни. Это фотографии из ЭкоТехноПарка. Мы строим возле Марьиной Горки небесную дорогу.

– Небесную? – удивился я. – Никогда не слышал о ней.

– Вот этим и занимается ЗАО «Струнные технологии», которым руководит Юницкий.

Уже после обеда, когда мы обговорили бытовые и другие вопросы, Александр неожиданно спросил у меня:

– А ты бы не хотел у нас работать?

– Кем? – уточнил я.

– Не знаю, надо тебе встретиться с Анатолием Юницким. Я могу тебя свести с ним. Мы как раз набираем кадры разных профилей. Так как?

– Буду рад присоединиться к этой огромной стройке.

Ну а потом Александр свёл меня с генеральным директором. Расспросив меня о моих жизненных дорогах, сразу же предложил:

– Моим личным водителем не хочешь поработать?

Такого я и не ожидал. Конечно же, дал согласие.

И вот с 2015 года я работаю в «Струнных технологиях». Мы первыми начинаем рабочий день и последними заканчиваем.

Всё время я у Юницкого хожу в подчинённых, а иногда и он у меня. Как это может быть? Вижу, что закрутился Анатолий Эдуардович на работе, устал, перегрузка. Тогда я беру руководство в свои руки и говорю ему:

– Завтра с утра вы оставляете работу – мы едем собирать грибы.

Он удивлённо и радостно смотрит на меня, с улыбкой соглашается:

– Слушаюсь и повинуюсь!

И какое у нас было прекрасное утро! Анатолий Эдуардович преобразился, у него поднялось настроение, когда мы один за одним срезаем на корню боровики и складываем их в корзину. А он же – полешук, с детства собирал грибы вместе с сестрой Тамарой.

Мы пробыли в лесу несколько часов. Насобирали одних белых две корзины. А потом отдыхали под высоким и старым, под триста лет, дубом. Он прислонился к шершавой коре дуба, закрыл глаза, мысли и в лесу не оставляли его.

Лес вылечил его от усталости, придал новые силы.

…У меня два сына. Один сын, старший, Дмитрий работает в банке, заведующий отделением. Младший сын Пётр – инженер-конструктор на заводе колёсных тягачей. И дочь Даша. Учится в седьмом классе.

…Каждое утро в назначенное время я подъезжаю к подъезду дома, где меня ожидает Юницкий.

С этого и начинается наш рабочий день.



Кирилл Бадулин,
начальник отдела адресных проектов

Земные дороги, небесные трассы и адресные проекты…

Начну с того, что мои дедушки и бабушки родились в Сибири. После того, как Беларусь была освобождена от немецко-фашистских захватчиков, решили приехать сюда и принять участие в восстановлении народного хозяйства.

Родители моей матери Лилии – бабушка Клава из Тюменской области, дедушка Саша из Иркутской области. Бабушка Татьяна из Забайкальского края (г. Чита) – мама отца Анатолия. Когда отцу было семь лет, они переехали с мамой и сестрой из Забайкальского края в Крым. И моя тётя Алла, его старшая сестра, до сих пор живёт там.

Мой дедушка Саша воевал под Сталинградом, был там тяжело ранен. Его спасли мальчик и девочка – привезли в госпиталь с поля битвы, благодаря им он выжил. Он даже отмечал этот день спасения как второй день рождения. Дедушка их потом нашёл, мы ездили к ним в гости в Волгоград, это было ещё при Советском Союзе.

Родители моей матери приехали в Минск спустя год после войны, не имея ни родственников, ни знакомых. Лиля, моя мама, родилась в том же, сорок шестом году.

Мама жила и училась в Минске, а будущий отец учился в школе в Севастополе. Потом он отслужил в армии, приехал в Минск и поступил на учёбу в Белорусский политехнический институт. В этом же институте училась и студентка Лилия, моя мама. И так случилось, что они познакомились, хотя произошло это уже после окончания института. Они поженились, затем появился и я.

Мой отец по образованию был инженером-энергетиком, работал в различных организациях. В частности, он работал на строительстве Вилейско-Минской водной системы, которая до сих пор обеспечивает водой Минск. Одно время был главным энергетиком этого предприятия. Кроме того, мой отец также работал в ЦУП – центре управления полётами под Москвой.

Они с мамой работали инженерами в одной закрытой организации, и их работа была сопряжена с частыми командировками. Я родился в 1974 году. Иногда меня на время командировок оставляли с бабушкой Клавой и дедушкой Сашей. Так, когда родители поехали на полгода в Шауляй, то я жил у дедушки с бабушкой, но каждые выходные мама с папой приезжали домой. Я только однажды ездил к ним туда в гости.

А когда родители поехали в полугодовую командировку во Владивосток, то я уже поехал туда с ними. Там меня определили в детский сад – утром отводили, а вечером забирали. Город был закрытым, и это было для меня очень интересно – множество моряков, корабли, подводные лодки, портовые краны. Родители также побывали во многих других городах, но поездки измерялись уже более короткими сроками – месяц-два.

Бывают же в жизни совпадения. Угораздило, как говорят, мне родиться во Всемирный день туризма – 27 сентября. Отец с матерью ездили по просторам Советского Союза, не буду перечислять все города, где они побывали. Так они передали свою тягу к путешествиям и мне. То ли виноват день моего рождения, то ли они генетически мне заложили в душе дороги, но за последние двадцать лет я исколесил планету вдоль и поперёк, посетил более двадцати стран… Соединённые Штаты Америки, Венесуэла, Швеция, Швейцария, Италия, Индия, Объединённые Арабские Эмираты, Таиланд…

Но при этом большую часть жизни я прожил в Минске. Учился в школе с углублённым изучением английского языка с 1981 по 1991 годы. В 1991 году поступил в Белорусский государственный университет на механико-математический факультет. Во время учёбы получил ещё одно образование по специальности математик-экономист, а также диплом референта-переводчика специальной литературы. К слову сказать, школу я закончил с золотой медалью, а институт с красным дипломом.

С 1995 года начал работать в банковской системе. Работал в трёх разных банках. Начинал с ведущего специалиста и в итоге стал начальником отдела. Всего в банках я проработал более девяти лет. Из них шесть лет в Национальном банке Республики Беларусь, а три года – в коммерческих банках. Сфера деятельности – экономический анализ, международные отношения и межбанковские связи.

В 2001 году от Национального банка поехал на учёбу в Объединённый Венский институт. На протяжении трёх с половиной месяцев я проходил обучение по комплексной международной программе для экономистов (курс Прикладной экономической политики). Не забывал я и про путешествия: за время учёбы посетил Будапешт, Венецию, Рим, Париж, Мюнхен, а также красивейшие австрийские города – Вену, Грац, Зальцбург и Иннсбрук.

А в 2005 году выиграл грант на учёбу в США. Это была программа «Актуальные вопросы современности» под эгидой Государственного Департамента США. На одно место претендовали по сорок человек, но я оказался в числе победителей. Я подготовил заявку на участие, прошёл все необходимые тесты (включая знание английского языка), собеседование – и многое другое. Программа подразумевала

стажировку в одном из ведущих американских университетов на тему «Банковские и финансовые рынки». И проходил я эту стажировку в университете Алабамы в городе Таскалуса. Четыре с половиной месяца провёл на юге США в штате Алабама.

За время нахождения в Соединённых Штатах я опять же достаточно много путешествовал. И при этом, как я уже говорил, меня неотвратимо притягивали к себе дороги. Во время учёбы посетил Новый Орлеан, Нью-Йорк, Сан-Франциско, Чикаго, Миннеаполис. Со мной ездили мои друзья, они были из бывшего СССР, и все приглашали меня к себе в гости. Жили в городах по нашему маршруту, в гостиницах, или я останавливался у них. А однажды совершил большое турне протяжённостью 16 тысяч километров через всю Америку. Купил билет на автобус туда и обратно и с пересадками в разных местах двигался по намеченным точкам. Это было не только интересно, но и занимательно, при этом вёл дневник своих путушествий.

Когда был в Сан-Франциско, прошёл мост «Золотые ворота» пешком – туда и обратно. Длина его более трёх километров. Очень красивые места, и совершенно невообразимый вид на залив и Тихий океан с высоты птичьего полёта.

Мой дедушка Саша родом из деревни Бадар Тулунского района Иркутской области, работал в отделе снабжения на Минском радиозаводе «Горизонт». И в своё время он по работе объездил практически весь Советский Союз. Когда мне было ещё лет десять, он начал брать меня с собой в командировки. И так мы с ним съездили в Москву, Ригу, Львов, Карпаты и в другие города.

А самостоятельно я стал активно путешествовать по Европе и России, начиная с 1998-го года. Что понравилось и отложилось в памяти? Поездки по Италии. Это сказочный и завораживающий душу мир.



Бурятия, заседание Правительства, рядом П. Шаблин, апрель 2017 г.



Выставка в Москве. С министром транспорта России, сентябрь 2017 г.

История, пейзажи, музеи, кухня и совершенно невообразимые впечатления… Особенно врезался в память район Неаполитанского залива – Помпеи и Сорренто. Ну и Рим, конечно, – это город, где, как это ни странно, перемешаны между собой и органично сосуществуют античность, средневековье и современность. Руины, замки, фонтаны, площади, соборы, скульптуры Микеланджело, Римский Форум и Колизей, Палатинский холм, музеи Ватикана – всё это дарило восторг и воодушевление, не сравнимые ни с чем другим в мире. И что интересно, этот город не живёт прошлым, а продолжает развиваться и остаётся полноценным мировым центром промышленности, культуры и туризма.

После возвращения из Америки мной было принято решение сменить сферу деятельности. Я мог и далее строить карьеру в банковской системе. Но в ней всё очень жёстко, а мне хотелось новых высот и достижений. Поэтому я изучал новые возможные направления (даже закончил курсы тестировщиков программного обеспечения) и рассматривал для себя несколько новых сфер.

И в конце концов в 2005 году дорога привела меня в автомобильный холдинг «Атлант-М». Там мне предложили заняться сферой стратегического менеджмента. При этом мы сами разрабатывали методику анализа на основе зарубежной литературы. А дополнительным бонусом этой работы было то, что мне приходилось много путешествовать. В основном по России и Украине, но и там мне удалось увидеть множество удивительных мест. Как по работе, так и для удовольствия. Так что и работа была интересная, и засиживаться в офисе не приходилось. Поэтому всё было очень гармонично и прекрасно ложилось мне на душу…

Одна из командировок особенно отложилась в памяти… Сначала мы ехали из Минска до Великого Новгорода, оттуда – до Санкт-Петербурга, дальше – до Петрозаводска, потом обратно через Волхов – в Череповец, Вологду и Архангельск, а оттуда уже самолётом в Санкт-Петербург. И это за пять дней. Мы так спланировали свою поездку, что в основном ночью были в поездах, а днём посещали города и проводили исследования автомобильных рынков в каждом из городов. Целью поездки были полевые исследования и изучение авторынка Северо-Западного Федерального округа России. А итогом должны были стать выводы о целесообразности вхождения на рынок этого региона.



С делегацией руководства Киргизского союза предпринимателей. ЭТП, сентябрь 2017 г.

Во второй половине 2008 года автомобильный рынок сильно упал, факт, и мне пришлось перейти на работу в другое место – в Белорусскую нефтяную компанию. Начинал работу в финансово-экономическом отделе, в отделе маркетинга. Занимался внедрением современных финансовых инструментов, экономической аналитикой, подготовкой рыночных обзоров, развитием бизнеса в новых странах. За время работы в этой компании (опять, так сказать, повезло!) довелось побывать во многих странах – Венесуэла, Сирия, Дания, Великобритания, Швейцария…

После этого я ещё отработал полтора года в Группе компаний «А-100 АЗС» – частной сети автозаправок в Беларуси. В компании я занимал должность заместителя директора по развитию. За время моей работы в этой должности количество заправок сети выросло на 50%: с 20 до 30. Это в самом Минске и по Беларуси.

Несмотря на сравнительно недолгий период работы в компании, мне удалось реализовать значительное количество интересных проектов: разработана стратегия компании на 2013 год и стратегия регионального развития на 2014–2017 годов. В компании внедрено бюджетирование, привлечён первый кредит ЕБРР на развитие компании, описаны бизнес-процессы и стандарты обслуживания клиентов, что было успешно применено для быстрого масштабирования бизнеса компании, разработана и внедрена Корпоративная система управления проектами.

Но в какой-то момент я понял, что сделал для данной компании максимум того, что мог. Это как в стартапе: одни люди «заточены» создавать новые продукты и бизнесы, а другие – повышать операционную эффективность, и для этого нужны совершенно разные компетенции. Поэтому я покинул эту компанию и какое-то время был в свободном плавании. У меня было время подумать о новых горизонтах, новых планах и перспективах. Найти просто другую работу для меня было легко, но мне хотелось заниматься чем-то интересным. Тем, что приносит удовольствие и удовлетворение. Интересовала возможность мыслить шире и глубже, применить свои знания и опыт в более широком смысле.

Хотелось оказаться в одной команде с профессионалами, с которыми не только приятно работать, но у которых можно многому научиться. И совсем не хотелось идти на такую работу, которую придётся менять через несколько месяцев. Поэтому я подошёл к вопросу «с пристрастием». Главное – это найти именно то, что нужно. Один раз потратить время, чтобы потом снова не заниматься поисками. Как говорят, лучше день подождать, потом за пять минут долететь.

И вот однажды во всемирной паутине интернет я наткнулся на объявление, которое меня особенно заинтересовало. Какая-то неизвестная организация ЗАО «Струнные технологии» приглашала к себе на работу людей разных специальностей для работы в инновационном проекте. Одна из вакансий очень хорошо мне подходила. Я подумал: «А что, раз неизвестная, то, значит новая, интересная и перспективная…»



Выставка в Дели, встреча с делегацией The Indian Express, октябрь 2017 г.



Делегация из Индонезии в ЭТП, декабрь 2017 г.

Необходимо было откликнуться на вакансию и выслать своё резюме. Что я и сделал. Буквально через пару дней мне позвонил начальник отдела маркетинга Андрей Селюков. На следующий день пришёл к нему на первое собеседование. Он долго рассказывал мне про различные проекты компании, включая грузовой и пассажирский транспорт, линейные города, морские порты. Сказал, что основной обязанностью будет подготовка предложений по проектам SkyWay в разных регионах мира. Спросил, готов ли я за такое взяться. Причём делать всё надо было быстро и максимально качественно. Мне это показалось интересным, и я согласился.

– Раз вам это интересно, – сказал Андрей, – мы рассмотрим вашу кандидатуру, обсудим, и если всё будет хорошо, то пригласим вас на беседу с руководителем компании Анатолием Юницким.

Через несколько дней прозвенел обещанный звонок.

– Мы обсудили вашу кандидатуру и завтра в четырнадцать часов приглашаем вас на собеседование к Анатолию Юницкому.

В назначенное время я переступил порог офиса ЗАО «Струнные технологии», тогда ещё на улице Замковой. Анатолий Эдуардович держал в руках мои бумаги. Во время собеседования он рассказывал мне о струнных технологиях, о новых проектах, о планах строительства ЭкоТехноПарка в Беларуси, которое вот-вот должно было начаться.

В ходе беседы он сказал:

– У вас много всего написано в резюме.

– Да, у меня разнообразный и обширный опыт.

– А бизнес-планы разрабатывали?

– Да, причём как в команде, так и самостоятельно. В том числе для проектов на сотни миллионов долларов.

– Работы у нас предстоит много.

– Меня это не пугает.

Мы беседовали и пять минут, десять, полчаса. Хотя я приблизительно понимал, какими проектами занимается организация, но он рассказал мне более подробно, несмотря на то, что наша беседа затянулась.

– Что ж, на этом закончим, – подвёл черту под нашей беседой генеральный конструктор, – вы нам подходите. Приходите к нам на работу. Только одно условие – мы будем оценивать вашу работу по окончательному результату, а не согласно резюме и вашим словам.

– Согласен! Спасибо! – ответил я спокойно, ибо не сомневался в своих способностях и уровне знаний, что были необходимы здесь.

…А спустя два дня, как я начал работать, Юницкий попросил меня подготовить предложение по грузовой трассе в Австралии. Планировалось строить грузовой SkyWay в этой стране, и необходимо было детально описать проект, оценить его окупаемость и привлекательность для инвестора, а также подчеркнуть преимущества струнных технологий. На это отводилось три дня.

Я уложился в сроки. Представил подготовленный документ на согласование Анатолию Эдуардовичу. Он всё внимательно изучил, внёс свои правки в документ и прислал мне по почте письмо:

«Кирилл, направляю отредактированное (причём существенно) наше предложение для Австралии.

Нужно его окончательно отредактировать и отформатировать, прежде чем отдавать на перевод.

Внимательно прочтите и изучите добавления и уточнения».

После этой работы для сотрудников был устроен мастер-класс по грузовым трассам. Уже вместе обсуждали эту проблему – как и что надо считать и оценивать. А в результате это помогло значительно улучшить наше предложение по грузовым трассам для Австралии.



Делегация из Индонезии в ЭТП, декабрь 2017



В Таиланде, с организаторами конференции, январь 2018 г.

Это было в июне 2015 года. Считаю, что тогда и был взят мною старт в будущие дни, это явилось как бы отправной точкой в моей карьере строителя струнных дорог.

Скажу так: работы всегда было много, даже очень и очень много. Интересной и разнообразной, с которой раньше я никогда не сталкивался. Постоянно новые страны, новые люди, новые проекты, новые достижения.

И обязательно – новые транспортные проблемы и их оптимальные решения. И мне это очень нравится.

К концу 2015 года стало понятно, что одного человека на направлении адресных проектов *(адресные проекты – проекты строительства транспортно-инфраструктурных комплексов SkyWay в различных регионах мира)* уже недостаточно. Поэтому было предложено выделить отдельную группу, которая бы вплотную занималась этим. Что мы и сделали.

И потом она, эта группа, превратилась в отдел адресных проектов. В нашем отделе сегодня уже семь человек.

Четыре аналитика, один переводчик и один дизайнер. И я – начальник отдела. Светлана Волошина, Марина Монченко, Мария Дунаева, Настя Леонова… Переводчик Николай Тамкович. Дизайнер Анна Малаш.

Добавлю пару слов. Начиная с 2016 года, я не только готовил предложения и презентации по адресным проектам, но также ездил в командировки с целью продвижения нашего проекта.

В 2017 году мне удалось побывать в странах, которые для нас приоритетны, это Индия и Объединённые Арабские Эмираты.

В январе 2018 года я выступал с докладом на конференции в Таиланде, где технологии SkyWay были предложены для решения транспортных проблем этой страны.

И это лишь немногие страны из большого перечня, куда SkyWay придёт в ближайшие 10–20 лет.

Также хочу отметить, что в апреле 2017 года я посетил Бурятию, где познакомился с доктором Петром Шаблиным, который присоединился к нашему проекту струнных дорог.

Но главное – находясь там, я почувствовал душой корни своих истоков. Потому что мой дед из Иркутской области, почти из тех мест.



Встреча с послом Украины на выставке в Киеве, апрель 2018 г.

Когда я вырвался на полчаса в старый город Улан-Удэ и ходил по улочкам, застроенным деревянными домами, я почувствовал что-то родное и близкое. А ещё я вспоминаю, что когда был маленьким, моя бабушка Клава пела мне русскую народную песню «Славное море, священный Байкал…»

И по адресным проектам мы также имеем большой интерес к тем местам, к Байкалу – одному из крупнейших в мире источников пресной воды, к залежам бурого угля, из которого мы планируем изготавливать гумус.

Но об этом расскажет отдельно доктор Шаблин, с которым мы вместе спели песню моей бабушки…



Андрей Смирнов,
заместитель генерального директора по проектированию систем автоуправления

Обгоняя завтрашний день

Как пришёл в SkyWay? Об этом проекте, когда он ещё и не был «скайвэем», я узнал, просматривая социальные сети. Наткнулся на информацию, что один из наших общих друзей Виктор Бабурин занимается каким-то интересным уникальным проектом.

Меня это очень заинтересовало и, признаться, задело за живое – почему я об этом не знаю, почему в стороне? Мне уже было неинтересно заниматься вопросами распределения бюджета в России, ростом или падением экономики… Я работал в федеральном казначействе, Центробанке, в крупных айтишных компаниях. Уровень довольно высокий, и я со всем справлялся. Но это был как бы потолок, выше которого не прыгнешь, поэтому, узнав, что Бабурин занимается чем-то необычным, сразу же связался с ним.

– Витя, случайно узнал, что ты занимаешься какими-то струнными дорогами. Не можешь пояснить, что это такое? Может, и моя нужна помощь в этом вопросе?

– Это хорошо, что ты первым нашёл меня, – ответил он обрадованно. – Я и сам собирался связаться с тобой. Да, проект очень интересный. Если ты желаешь подключиться к нему, буду рад ввести тебя в его состав.

– И желаю, и хочу.

– Тогда поступим так. Мы только как два месяца начали организовывать компанию. Это в Москве, по адресу… Только-только начали. Когда мы немного развернёмся, когда будем видеть, какие конкретно специальности нужны в дальнейшей работе, я сразу же с тобой свяжусь. Договорились?

Вот на том этапе мы и остановились. Долго ждать известий от Виктора мне не пришлось.

– Нужна твоя аналитическая помощь, – позвонил он спустя недели две. – Необходимо оформить документы, дабы обезопасить некоторые части проекта и провести аудит на предмет «кое-чего»…

Он мне принёс документы, пояснил, что к чему, рассказал, как это всё будет происходить, сколько это будет денег… Я выполнил раз поручение, потом второй. А после этого мне сказали, что лучше мне оформиться на работу, чем выполнять разовые поручения.

Решил перед тем, как идти знакомиться «вживую», поговорить с Юницким по скайпу, тем более, как сказал Бабурин, он «всегда доступен». Признаться, я волновался, нервничал. Точно не знал, как у нас будет идти разговор, но кое-какие намётки-предложения у меня имелись.

Мы говорили почти на равных, хотя я знал, что генеральный конструктор в тех системах, где пришлось мне сотрудничать, никогда не работал. Он был осведомлён о современных новшествах и позициях экономики и банковского мира. Он в некоторых вопросах был даже выше меня, и поэтому я сразу и не мог ответить на его какой-то вопрос.

Но в конце беседы, которую я не могу назвать краткой, он поставил, что называется, вопрос в лоб:

– И, если мы предложим вам работу, что вы можете нам предложить?

К этому вопросу я был готов, потому уверенно и ответил:

– Могу предложить стратегию того сектора, за которую могу взять на себя ответственность, а именно: стратегию развития it – информационных технологий – сектора в контексте развития технологии SkyWay.

– Хорошо, согласен. Изложите это на бумаге, предоставьте свои соображения.

Мы сошлись в наших взглядах. Я изложил свои конкретные действия и шаги на бумаге, спустя несколько дней принёс и показал Юницкому. Внимательно изучив их, сказал, что всё сделано правильно и интересно.

На то время организация переехала в Минск. Я поехал потом к ним. Бабурин представил меня Михаилу Калантарову и Андрею Здроку, которые формировали команду. Присутствовали Анатолий Эдуардович, Виктор Морозов.

Своё видение развития структуры струнных технологий изложил в формулах и чертежах, которые рисовал на доске. Цели и задачи, которые нужно решать в ближайшее время – в течение трёх лет. Все слушали меня внимательно, задавали уточняющие вопросы.

Считаю, что экзамен или своё тестирование я прошёл успешно, потому что на все вопросы давал внятные и конкретные ответы.

Тогда и принял Анатолий Эдуардович конкретное решение:

– Будем работать. Поручаем вам конкретный участок работы…

И так я влился в команду. За это время мы пришли к тому рубежу, что намечали – это целый список, перечислять не буду. Переехал, как и другие мои друзья, из Москвы в Минск.

Я начал активно заниматься тем, что выстраивал и структуру отдела, в котором работал, и вопросы распределения обязанностей. Потому что на то время наши точки или офисы находились и в Москве, и в Минске, и в Вильнюсе. Наш проект уже получил огромный резонанс и интерес, и он разлетелся по всему миру.

Проблема ещё заключалась в том, что на то время ещё не совсем достаточно шло финансирование, а нам нужно было решать поставленные задачи в сжатые сроки. Нужно было напрягаться, изворачиваться, чтобы не выбиться из графика.

И я, как перелётная птица, носился то в Москву, то в Минск, то снова в Вильнюс. Молодой, полный задора и творческого огня, я не знал усталости, почти каждый день был в дороге. Мне уже двадцать семь лет.

Вильнюс, 2014 год… С Виктором Бабуриным и с другими коллегами пришли в квартиру к Юницким, чтобы решить какие-то вопросы по работе. Когда переступил порог, Надежда Геннадьевна сразу же задала мне вопрос, болел ли я когда-нибудь ветрянкой. Потому что дочка Марьяна лежала в постели с ветрянкой. Позвонил родителям в Москву, мать ответила, что болел.

Решили вопросы, я опять полетел в Москву, снова вернулся. Жил на съёмной квартире. Утром просыпаюсь – кружится голова, чувствую, что поднялась температура. Вызвал такси, чтобы добраться до аптеки и взять что-нибудь противовоспалительное и градусник. Просыпаюсь на следующее утро, вижу, что у меня на животе прыщ. Читаю инструкцию, а там сказано, что может выступать мелкая сыпь. Но когда проснулся на следующее утро, ужаснулся: весь был в прыщах. Оказалось, что ветрянка перебросилась на меня.

Две недели я пролежал, не выходил из дома. Приезжал ко мне Бабурин, смазывал зелёнкой, которую передала Надежда Геннадьевна.

Я немного отвлёкся от главной темы, ветрянка в данном случае ни при чём, просто хотел сказать, что ветрянка пристаёт не только к детям, но и ко взрослым.

Так вот… Сегодня мы все в Минске. Нас, как говорят, в Вильнюсе не поняли, посчитали шпионами из Москвы, особенно Анатолия Юницкого. Завели даже уголовное дело, увидев в нашем лице ещё и мошенников. «Заморозили» средства, которые были на счету. Но то отдельная тема – пришлось приложить немало усилий, чтобы доказать, что Литва поступила с ним неправильно.

Беларусь – родина Анатолия Эдуардовича, поэтому власти отнеслись к его проекту с пониманием, оказали всяческую поддержку. Сегодня наша компания разрослась, нас уже около пятисот человек, поэтому мы арендуем четырёхэтажное здание на улице Чеботарёва, где созданы все условия для творческой работы.

Анатолий Юницкий поручил мне ответственный участок работы, являюсь его заместителем по проектированию.

Всё ли гладко в моей деятельности, всё ли удаётся? Однозначно ответить не могу.

В последнее время очень многое изменилось. Не только в моём сознании, но и в сфере интеллектуального развития и совершенствования задач всего проекта, над которым мы работаем. Однажды задумался над тем, отвечаю ли я тем требованиям, которые ставит передо мной SkyWay. Соответствую ли тому уровню, той планке, которую достиг, могу ли я подняться ещё выше, оторваться от неё? Область моих интересов и моих знаний, накопленного опыта в данной сфере, врождённых моих качеств позволяет мне видеть дальше и глубже тех, кто со мной работает. Такой уж я человек, со своими амбициями, со своим видением проблем, со своим неугомонным характером, со своей самооценкой. Мне не по душе спокойная жизнь, я не на берегу живу, а меня влечёт бушующий океан и мощные ветры, которые бьют в широкие паруса моего фрегата… А ещё говорят, что каждый должен знать своё место и ему соответствовать. С этим я согласен. Но у каждого «соответствие» своё, индивидуальное. Один может понести на себе пятьдесят и сто килограммов, а другой сто и двести. Условно. Кто-то может решать какую-то сложную интеллектуальную задачу за месяц, а кому-то нужна всего одна бессонная ночь.

Я знал свои возможности, знал, сколько могу понести, как быстро могу достичь намеченной цели. У меня было ощущение дискомфорта – будто бегу в группе стайеров-проектировщиков и вырвался вперёд, оставив всех позади. Но не чувствую от этого радости и удовлетворения. Потому что мы должны все вместе бежать, почти одновременно пересечь финишную прямую – победа должна быть одна на всех.

Короче, я вступил в противоречие с самим собой.

Однажды спросил у Виктора Бабурина:

– Что ожидает нас впереди? Когда примерно у нас будет заключён первый контракт с заказчиками, сколько у нас будет времени для его реализации…

Почему задал ему такой вопрос? Я знал истинное положение дел на одном из наших участков. И сказал ему, что это может быть катастрофой.

Виктор успокоил меня, сказал, что всё наладится через полгода, чтобы не волновался. А я не то, чтобы волновался, а весь кипел, накаляясь всё больше и больше. Это меня не устраивало. Потому что-то, на мой взгляд, было нереально, даже невыполнимо. Я представлял объём задач, которые нужно было решить в кратчайшие сроки, и они могли быть сорваны.

И тогда я не выдержал, напрямую пошёл к Анатолию Эдуардовичу.

– Мне не нравится положение дел на участке на данном этапе. Нужно что-то делать. Работает двадцать человек, казалось, есть возможности сделать всё, как нужно, а, оказывается, топчемся на одном месте. Ничего не сделано. Бабурину сказал, что это катастрофа. Если не взять положение дел под контроль, то рискуем многим.

– Я хотел тебя уволить за это, – сказал он.

– А я и сам собирался уволиться. Сам я бессилен сдвинуть с мёртвой точки этот воз.

– На кого из команды ты можешь положиться?

– Только на самого себя.

– Набирай специалистов.

– Это ничего не изменит. На их адаптацию и обучение, введение в строй и в контекст, дотянуть до того уровня, чем им нужно заниматься, уйдёт много времени. Чем скорее вы примете какое-нибудь решение, тем лучше. Промедление, как говорят, чревато…

Анатолий Эдуардович задумался, некоторое время молчал. Потом задал вопрос:

– Твоё видение проблемы, как мы можем выйти из этого положения? Что конкретно ты можешь предложить?

– У меня есть конкретные мысли. Но я не хотел бы их излагать на словах. Готов оформить их в надлежащий документ и принести вам.

Полторы недели мне потребовалось для того, чтобы я изложил проблему в крупных мазках, указал, сколько времени нужно для её исправления и реализации поставленной задачи, приложил ещё план мероприятий. И снова явился к нему, показал те бумаги.

После внимательного прочтения одобрил его, сказал:

– Мне нравится твоё видение проблемы. Действуй. Успехов!

Не сразу, но спустя некоторое время, а точнее два месяца, мы влились в нужный ритм, напряглись, соединили энергию каждого в отдельности воедино, и дело пошло, начало набирать обороты.

Сегодня должность моя называется руководитель управления информационных технологий и интеллектуальных автоматизированных систем. Сложное название, мне самому оно не нравится, но оно склеилось согласно наших общих задач и направлений. В это направление увязалось две задачи – информационных технологий и в целом обеспечение струнных технологий всех предприятий, которые входят в комплекс задач – сервера, какие-то услуги, проектирование и многое другое…

В этом направлении сегодня работает около двадцати человек, при том что люди меняются или приходят к нам. Сегодня, например, пришли работать к нам два человека. Катастрофически не хватает специалистов. Рождается прямая зависимость. Чем больше объём работы, тем сложнее давать качество. Получается обратно пропорциональная величина – качество процессов, которое у меня налаживается, но очень много необходимо другого, что необходимо решать в сжатые сроки. Внутри нашей компании рождается ещё одна маленькая компания, ответственная за многие направления.

Процесс усложняется. Есть такое направление в бизнесе – системные интеграторы. Это именно компании, которые занимаются информационными технологиями, в которых сотни и сотни разных профессий, и мы решаем абсолютно разные задачи.

Пример. Автоматизация Олимпийских игр на объекте? Это одно. Сделать диодные краны системы видеогола, оповещение судейства и так далее – это опять же другое. Сделать портал для работы волонтёров? То же. А сделать сайт Олимпиады? Он работает, а может и не заработать, что может стать достоянием СМИ.

Так и у нас – чем больше и успешнее развивается компания, тем больше тратятся на неё силы. Интеллектуальные, физические, денежные ресурсы. Она становится дороже. Возрастает ответственность. А это – и защита интеллектуальной собственности, её сохранность, обеспечение кадровой безопасности и её сотрудников. Это огромная работа.

Поэтому в работе, видя эти принципы, всегда осторожно подсказываю руководителю, не зная даже, знает он об этом, видит или не видит, – лучше вовремя предостеречь, чем потом ссылаться на незнание этих проблем. Мы не застрахованы от того, что в любой момент может всплыть или вынырнуть из глубины океана какая-то пакость, что может испортить нам жизнь… Поэтому я и своим сотрудникам, включая и новеньких, говорю, чтобы они были всегда настороже, держали руку на пульсе, чтобы они не подвели других.

И тогда открывается вторая сторона медали – можно сказать, что их непосредственный руководитель вовсе и не контролировал их работу. Такой напрашивается вывод.

Сегодня я полностью занимаюсь разработкой всех систем, которые управляют «Скайвэем». Именно как продуктом. Как услугой. Это логистика транспортных средств, управление внутри транспортных

средств, телеметрия, мониторинг, системы связи, безопасность движения, безопасность на вокзалах, логистика грузов товаров, какие-то приложения на телефон для пассажиров, панели внутри… и многое-многое другое.

Если учитывать то, как стремительно развивается эта область в мире, то мы не то что обязаны, а должны хотя бы не отстать от передовых технологий, влиться в общий комплекс достижений науки и техники.

Президент Республики Беларусь утвердил закон об инновациях, о внедрении в жизнь прорывных технологий. Думаю, это будет способствовать развитию технологии и в нашей области, легче будет найти необходимые кадры, набрать нужных специалистов в этой области, качество их подготовки увеличится.

А с другой стороны есть обычная математика. И аналогия с продажей в Минске и в Беларуси в целом – всего пятьдесят тысяч специалистов по информационным технологиям. Есть такое слово как «конверсия» в продажах – это сколько от данных, полученных от клиентов, получается продать. Например, 5% конверсии – это очень высокая цифра. 100 человек оставили заявку, пятерым ты продал – это супер.

Тогда можно представить, сколько ко мне приходят и сколько из 50.000 проходят отбор и сколько появляются здесь. Поэтому из-за качества отбора присутствует и текучка. По-другому никак не получается.

А в целом скажу так: интересно и трудно.

Первое – это позиция и взгляды Надежды Геннадьевны и Анатолия Эдуардовича. Понимая положение дел, опираясь на нашу помощь и участие в продвижении проекта, они могут принимать адекватные решения, по развитию стратегически важные.

Второе – есть коллеги, которые недавно появились на работе, активно включились в проект, как в «свой». Понимают его ценность, разделяют его, сливаются с ним. Чтобы ещё более конкретно направить общие усилия в одно русло, мы можем в любой момент собрать конструкторов, проектировщиков. Сажаем их за стол – десять человек – и начинаем… Спрашиваем: так дорогие, скажите нам, из чего состоит эта штука? Тормоза? А как у вас работают тормоза? Не работают? Почему? Давайте вместе разбираться, что к чему… А, вот в чём причина. Когда сделаете? Хорошо…

Вот так мы по крупицам, когда новички не обладают нужными навыками, подводим их к решению задачи. Присутствуют юмор и сарказм, подколки и язвительность – стараемся их вывести из равновесия и спокойствия, заставляем думать, анализировать, чтобы они вникли в возникшую проблему и потом дальше развивали её сами.

Сегодня мы занимаемся разработкой систем управления транспортом.

В нашей команде на сегодняшний день тридцать семь человек. Моих, условно моих, было двадцать один – на момент поглощения и слияния, и ещё к нам подключилось семнадцать. Один ушёл, второй и третий – под вопросом, двоих взял на работу.

Один из важных моментов – это то, что я сейчас стараюсь в отделе комбинировать возраст. Что это такое? Собираю команду опытных взрослых людей 40+ и молодёжь. И чтобы они работали вместе, всегда могли прийти на помощь, под пристальным взглядом помогали достичь решения каких-то задач или проблем.

…Мы сейчас находимся на пороге очередного всемирного технологического взлёта и планеты в целом. Была аграрная, индустриальная, информационная эпоха, а сейчас она выходит на следующий виток. И тот виток говорит о том, что государства сами по себе больше ничего не значат. Это очень важно понимать. Сегодня технологии настолько сильно развились, что основные рычаги государственного контроля переходят из рук государства в технологии.

Прогнозы всемирно известных аналитиков говорят о том, что в ближайшее пятилетие, но не больше десятилетия, мир изменится очень сильно, и мы его не узнаем. Вопрос только лишь в том, какая будет цена этого взлёта или триумфа. Любая смена, как говорит история, – всегда потрясения, и при том большие.

Но как бы мы не смотрели на это, всё равно просматривается позитив.

При смене фокуса с государственного на общий глобальный – мы находимся в тренде. Потому что, возведя струны, мы решаем одновременно множество задач – это экология, транспортная доступность. Мы движемся вперёд согласно с новыми технологическими процессами и техническим прогрессом, потому что у нас движется всё динамично и согласованно, и мы можем предложить миру множество решений, работая совместно с другими компаниями.

Например, в начале года я полечу в Латвию – в Ригу. Буду общаться там с ребятами одного инновационного производства – это очень новая современная технология, где осуществляется экономическая автоматизация линий производства. Каждый объект на производстве – это отдельная экономическая сущность.

Мы вместе должны разобраться, в каком мире мы живём, на какие вызовы прогресса мы должны уметь ответить. Это интересная тема. Я поездил по разным конференциям разных стран, слушал выступления гигантов рынка – ТОП-10. Они в один голос заявляли о том, что перед любой компанией стоит вызов: успеет ли она решить технологические вопросы либо не успеет, потому что её съедят в два счёта сильнейшие.

Мы же стремимся обогнать завтрашний день. Только тогда мы достигнем своей цели

О семье.

У нас две дочери – Злата и Ксения. Жена Дина. Она ведущий инженер в ЗАО «Струнные технологии». Нас свели небесные дороги. Значит, Анатолий Юницкий. Он как будто наш сват.

Мы все движемся вперёд, в будущее, по небесным дорогам к звёздам.

И вера живёт в наших душах, что мы обязательно долетим до них.

Но… Это всегдашнее «но»… Пока сколачивалась команда, видел, что те, кто влился в коллектив, немножко «не дотягивали» до нужного уровня. Быстро пролетело время, те, кто моложе меня, смогли найти в себе силы и поднялись до тех вершин, где находился я. А теперь, они, как молодые рысаки, начинают уже и обгонять меня. Это заметил генеральный конструктор, между прочим так поинтересовался, почему я сбавил темп в своём совершенствовании. Ничего не ответил, но про себя подумал:

«Если у меня не хватит сил обойти их, то придётся «сойти с дистанции», как уходили другие, не открыв в себе внутренние резервы… А что – жизнь есть жизнь. Слабый всегда уступал место тем, кто сильнее его…»



***Василий Павловский,** заместитель генерального директора по био- и агротехнологиям, кандидат сельскохозяйственных наук, бывший заместитель министра сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь*

Под зелёными парусами

Хутор, роса и соловьи…

Что чаще всего вспоминается в зрелом возрасте? Конечно же, детство. Каким бы оно ни было – лёгким или трудным, но западает в память на всю жизнь.

Родился я в деревне Домоткановичи Клецкого района Минской области 15 октября 1956 года. Как говорят, когда кто-то хочет уйти от проблемы – «моя хата с краю»? А для меня это выражение имеет совсем другой смысл. Да, мы жили с краю деревни, да не просто крайние, а удалённые. Точнее сказать, мы жили на хуторе. У самого леса.

И поэтому самые ранние светлые воспоминания о том времени. Трава по пояс, и я любил почему-то летом ранним утром пробежаться по той траве босиком. А на траве серебряная роса, холодная, обжигающая тело, но я упорно бегу по ней, будто меня впереди, за болотцем, ожидает что-то таинственное и сказочное…

А в кустах, возле леса, слышны неутомимые соловьиные перепевы, и они, пока не взошло солнце, будут звучать небесной музыкой, наполняя моё детское сердце радостным предчувствием чего-то светлого и радостного…

Так и будут всю жизнь в моей памяти жить те соловьиные голоса, таинственный шёпот листьев деревьев, первый прокос отцовской косы на нашем лугу…

Мы жили рядом с ужами и гадюками, косулями и барсуками, лисами и волками, жили с ними в дружбе и согласии. Рядом – луга и озёра, болота, и мы всегда ловили кошами рыбу, собирали клюкву – журавины. Тогда все семьи были многодетные, это в 60-х годах, и со всей деревни и округи собирались возле нас дети, и мы ладили вместе свои детские игры.

Отец с самого раннего детства приучил меня любить природу. Лес и землю. Константин Николаевич, мой отец, служил лесу – работал лесником. И поэтому не раз брал меня с собой. Открыл мне секреты лесной жизни, «знакомил» меня со своими друзьями – косулей и барсуком, белкой и лисицей. Хотя и носил он всегда с собой ружьё, но звери знали, что он никогда его не применял. Разве тогда, когда открывался охотничий сезон, и он изредка, имея на то разрешение, мог принести домой какую-нибудь дичь…

А какие были высокие ели! До двадцати метров вырастали. И на них, помню, десятками сидели тетерева и дикие голуби. Тетерева горланили свои песни, кивая головами с красными гребешками, а голуби – «мики-тка, мики-тка…» Их так и называют в разных местах Беларуси – микитки.

И мы с отцом стоим у подножья тех великанов-елей, неотрывно смотрим на участников этого удивительного хора, и готовы слушать их удивительную музыку сутками… Незабываемые впечатления!

А потом перешёл в колхозную полеводческую бригаду колхоза «Авангард» – возглавлял её. Потом «перебросили» на новую должность – заведующим свиноводческой фермы. А уже последние десять-двенадцать лет, перед выходом на пенсию, сам выбрал себе «должность» – вошёл в состав строительной бригады, вместе со всеми возводил или ремонтировал фермы, здания складов и других помещений.

Все навыки и умения, что приобрёл отец на различных работах, старался прививать и нам, мне, брату Вячеславу и сестре Зое. Мы собирали в лесу шишки, сушили, чтобы добыть семена, ягоды, грибы,

всё то, чем кормил нас лес. Кстати, мы с братом отмечали день рождения в один день – 15 октября. Он на два года старше меня.

Не меньше трудов и заботы в нас вложила и наша мать Анна Михайловна. Она работала в полеводческой бригаде.

Родители учили нас самым простым правилам – никогда не врать и никого не обманывать, как бы ни было трудно, идти только вперёд. В 1974 году я закончил среднюю школу. Передо мной не стояла проблема выбора своего жизненного пути – работа на земле, которую я полюбил и принял в своё сердце с детства.

А для большей уверенности в своём поступлении в вуз я по совету родителей обратился к председателю колхоза Николаю Николаевичу Кишко, чтобы он дал направление. Главным агрономом колхоза тогда был Леонид Владимирович Мотейко.

Они как раз были вместе в кабинете председателя колхоза.

Выслушав мою просьбу, улыбнулись, уточнили:

– Когда мы дадим тебе направление на учёбу, то ты вынужден будешь и вернуться к нам в хозяйство. Ты знаешь об этом?

– Поэтому и пришёл к вам, – ответил я. – Вернусь к той земле, которая и взрастила меня.

И я отвёз свои документы в Гродненский сельскохозяйственный институт, сегодня это университет. Закончил в 1979 году. Специальность – учёный-агроном.

Как и обещал, вернулся в родное хозяйство. На то время его присоединили к соседнему колхозу, и стал он называться колхоз им. Жданова. Возглавил его Шикуть Евгений Петрович. Я начал работать старшим, а потом главным агрономом. Отработал год и… Пришла повестка из военкомата – меня призвали служить в армию. Служил под Ригой. Командиром БМП. Потом офицерские сборы. Из армии демобилизовался младшим лейтенантом.

Вернулся в Домоткановичи в родной колхоз. Не успел провести краткий отпуск после службы, как снова передо мной выпали пути-дороги – вызывают меня в райком партии. Второй секретарь райкома партии сказал, что меня ожидали, что посылают меня работать в колхоз «Октябрь» – соседнее хозяйство.

А председателем там был Леонид Мотейко, бывший агроном нашего колхоза. Он обрадовался, когда я прибыл на работу к нему.

Я пришёл в 1981 году. Это было большое крепкое хозяйство. При мне мы начали строить свиноводческий комплекс на 24 тысячи голов. Более двух тысяч крупного рогатого скота, молочное направление с развитым свиноводством. Рядом со свиноводческим комплексом мы построили «чеки», куда сливались отходы – накопители – от свинокомплекса. Навозная жижа. Плюс к этому были поля фильтрации. Оросительные поля. Органические удобрения разделялись на твёрдую

группу и жидкую фракцию. Жидкая фракция подавалась на гидранты, на орошение полей, а твёрдая фракция увозилась в бурты на поля. И к ним уже добавлялась торфокрошка, солома, другие компоненты, и получались качественные органические удобрения, которые разбрасывались по полям. Тем самым мы повышали плодородие почвы. Нам с председателем колхоза пришлось побороться за отстаивание своих позиций, но это особая тема. Мы не причинили боль земле, сделали её плодородной и зелёной.

Пять лет мы с ним проработали вместе. А потом снова поворот в моей судьбе… В 1986 году пригласили меня на партийную работу. И до 1991 года я проработал на различных должностях. Работал заведующим сельхозотдела райкома, инструктором Минского обкома партии, вторым секретарём Логойского райкома партии. Потом – Минский облисполком начальником отдела земледелия и растениеводства. Шесть лет на этой должности. Потом – Белсельхозхимия. Ромуальд Антонович Навицкий – генеральный директор – пригласил меня к себе в заместители. Вести вопросы агрохимического обслуживания и защиты почвы, снабжение сельскохозяйственных предприятий минеральными, известковыми удобрениями и средствами защиты растений и так далее. Пять лет проработал заместителем, потом первым заместителем генерального директора РО «Белсельхозхимии».

В 2003 году по решению Президента и Правительства Республики Беларусь районные, областные и республиканские объединения сельхозхимии, сельхозтехники, сельэнерго и т. д. были объединены в одно предприятие – рай-, обл- рай- агросервисы. На республиканском уровне было создано РО «Белагросервис». Возглавил его Самосюк Владимир Георгиевич, а я был назначен заместителем генерального директора по агрохимическому обслуживанию и снабжению средствами химизации.

В 2004 году пригласил меня министр сельского хозяйства Леонид Вячеславович Русак в качестве своего заместителя по растениеводству.



Работать было интересно. Удалось многое сделать для улучшения плодородия почв и развития отрасли растениеводства республики. В период работы пришлось в составе разных делегаций посетить более 35 стран.

Особенно запомнилась поездка на остров Куба и встреча с тогдашним руководителем Фиделем Кастро Рус. На встрече с делегацией он со мной беседовал более часа о сельском хозяйстве. Я делился своими «секретами» работы в этой сфере. Потом он предложил с ним сфотографироваться. Помню, как он, положив мне руку на плечо, сказал Сикорскому: «Василий мне стал другом…» Этот момент и запечатлён на снимке.

Думал, что проработаю в министерстве год, а получилось девять с половиной лет. А потом решил оставить эту работу. Тому было много причин, но одна из них была чуть ли не главная – у меня была готова кандидатская, и я никак не мог закончить. А тут, когда подал в отставку, за девять месяцев закончил её и – защитился.

А мне было уже 59 лет. Друзья и не советовали даже защищаться в таком возрасте. И даже жена сомневалась, правильно ли я поступаю. Но я сделал выбор. В Академии наук на ВАКе, когда я защищался, задали дополнительно около двадцати вопросов, чтобы убедиться, что я самостоятельно, без чьей-то помощи написал свой труд, поэтому удивились и поздравили меня с успехом. Мне через четыре дня выписали Диплом кандидата сельскохозяйственных наук.

О жене и про детей

Это когда я работал в колхозе «Октябрь», пригласил меня родственник на свадьбу дочери в город Клецк. И там увидел девушку, которая бросилась в глаза. Подошёл к ней, познакомились. Назвалась Тамарой Чичко. Работала преподавателем музыки в Клецкой музыкальной школе. И в 1983 году мы подали документы в ЗАГС. И это был майский цветущий день – 27 мая.

В следующем году у нас родился сын Евгений, а потом и дочь Ольга. Они закончили с золотой медалью гимназию № 10 города Минска. Евгений поступил учиться в институт КГБ, параллельно с этим закончил БГУ. Юридический факультет.



А Ольга училась в институте народного хозяйства – финансы и кредит. Евгений после заключения контракта на пять лет перешёл на другую работу, а Ольга

работает сегодня в «Белнефтехимии» в финансовом управлении. Дочь родила мне внука Ромку, а у сына дочь Надежда.

Моя мать – родилась в 1930 году – умерла в 1994 году, брат погиб в 2001 году, отца не стало в 2015 году. Отцу было 86 лет, на два года старше матери. Сестра Зоя работает главным бухгалтером отдела культуры Клецкого райисполкома.

Повороты судьбы

Как попал в «Струнные технологии»? Очень просто. Оставив работу в Министерстве сельского хозяйства, узнав, что команда энтузиастов этой компании во главе с нашим земляком Анатолием Юницким приглашает на работу людей разных специальностей и направлений, решил предложить свои услуги. Позвонил по указанному номеру. Мне на утро назначили встречу с руководителем, попросили только, чтобы я подготовил о себе резюме, в котором было указано, где учился, где и кем работал.

Анатолий Эдуардович был на месте, ожидал меня. Первое, что запомнилось, – проникновенный и добродушный взгляд. По страничке бумаги, что я подал ему, он пробежался бегло, но внимательно.

Спросил, откуда я родом, о родителях. Поинтересовался, чем я занимался в Министерстве сельского хозяйства. Задав ещё несколько уточняющих вопросов, напрямую спросил:

– А вы бы не хотели у нас стать министром сельского хозяйства?

Вопрос прозвучал как бы и серьёзно, но известно, что такой должности в организации нет, поэтому не знал, что ответить, ожидал продолжения беседы. Видя моё недоумение, генеральный директор SkyWay с той же улыбкой произнёс:

– Главное направление нашей работы – строительство струнных дорог. Но дороги будут проходить по земле, точнее сказать, над землёй. И мы в ответе за те площади, которые тянутся под ней. И не только в ответе, а должны ту часть земли превратить в цветущие сады и плодородные огороды. Составное направление технологии SkyWay – биоорганическое земледелие. Чтобы мы дальше продолжили беседу, задаю вам прямой вопрос-предложение: не смогли бы вы стать моим заместителем, возглавить земледельческую отрасль?

Признаться, для меня такое предложение оказалось неожиданным. Это было выше должности заместителя министра, которую я имел перед этим. И – сложнее. Но, с другой стороны, я всегда стремился к чему-то новому, прогрессивному.

– Анатолий Эдуардович, я принимаю ваше предложение.

– Ну и прекрасно! – воскликнул удовлетворённо генеральный директор. – Тогда идём дальше. Лёгкой жизни не обещаю, да и вы, уверен, не стремитесь к этому. Вы энергию черпали от земли, поэтому трудолюбия у вас не отнять. Продолжаю. Задачей номер один для вас будет получение биогумуса из того сырья, которое имеется в нашей республике. Компоненты привозить ниоткуда не надо. Кроме традиционных видов, как торф и органические удобрения, мы начали использовать бурый уголь. В этом направлении уже ведётся интенсивная совместная работа с профильными институтами Национальной академии наук Беларуси. К нам часто приезжали председатель президиума, его заместители, директора этих институтов и ведущие специалисты Академии Наук. Тесно и активно работаем с Ботаническим садом, институтами микробиологии и плодоводства.

Я слушал внимательно его и удивлялся его познаниями в вопросах сельского хозяйства. Не знал в то время, что задолго до этого он был фермером, производил сельскохозяйственную продукцию на Мозырщине.

– Так вот, – продолжался наш разговор, – интересным нашим проектом стало озеленение крыш. Уже в первой половине 2016 года мы озеленили крышу первой анкерной опоры в ЭкоТехноПарке, и она успешно перенесла зимовку. Кроме газона мы посадили около десяти видов цветов, кустарники и плодовые растения. И мы разработали свой собственный почвогрунт. Крыша – это сложное сооружение, поэтому нельзя просто взять и перенести на неё плодородный слой земли, толщина которого более полуметра, – такой вес не выдержит ни одна традиционная крыша. Поэтому кроме лёгкости она должна содержать питательную основу для растений – все необходимые микро- и макроэлементы, обладать ещё и влагоудерживающими свойствами.

Наш разговор продолжался и час, и два. Мы прекрасно понимали друг друга, для меня уже не было никаких секретов в будущей моей работе, и я, выслушав Анатолия Юницкого, заразился его идеями, готов был отдать этому все свои силы и знания.

И влился я в «Струнные технологии» натурально и закономерно, и через год я почувствовал, что работал в этой организации всю жизнь. Что может быть более приятнее и радостнее, когда твоя работа совпадает с твоими желаниями, а у меня всегда было желание работать на земле, с землёй.

Что сделано за три года? Первое – мы разработали уникальные виды почвогрунта для трёх типов растений: высокорослых, кустарников и газонной травы. Мы его производим и реализовываем всем заинтересованным организациям. На рынке наша продукция востребована.

Правительство Франции в 2015 году обязало строительные организации страны крыши, лоджии и балконы возводимых домов строить с элементами их озеленения. Избавляются от серых городов, которые

сплошь покрыты рубероидом и битумом. А новые города – это радость для глаз. А здесь решены проблемы с экологией – чистый воздух, занятость населения пенсионного возраста – рядом с домом зелёные газоны и приусадебные участки, своего рода дача в миниатюре.

Это мы осуществляем и у себя в ЭкоПарке. Центр испытаний посещают как простые люди, так и бизнесмены, представители власти, и все они остаются довольны от увиденного, понимают и одобряют перспективное будущее. Происходит не только демонстрация струнного транспорта, но и его сертификация. Подобных делегаций, которые приезжают в Марьину Горку, десятки. Кроме этого в ЭкоТехноПарк ежегодно приезжают на ЭкоФестиваль тысячи участников. В 2017 году почти со всех стран приехали около пяти тысяч гостей. Люди удивляются той красоте, которую увидели у нас, а по возвращении в свои страны распространяют идеи нового направления, что разрабатывается в агротехнологиях SkyWay.

Прошло всего около трёх лет, и за это время у нас высажено свыше шести тысяч различных растений, более половины из них – плодовые. На трёх гектарах заложен сад, который уже не первый год даёт продукцию. Мы исследуем возможности использования высоких грядок и теплицы для выращивания рассады и цветов, и для этого применяем грунт разработки ЗАО «Струнные технологии». На грядках мы выращиваем четырнадцать видов цветов, которые растут у нас в Парке и которые мы дарим школам и детсадам Марьиной Горки. Вырастили более тонны овощных культур 25 видов.

Ставим эксперимент: не используем ни грамма удобрений, гербицидов, пестицидов или прочей химии, которая вредна для здоровья человека. Исследования, которые мы проводим, подтвердили: площади, находящиеся прямо под линиями струнного транспорта, могут быть использованы для получения вкусной и питательной экологически чистой продукции.

Кроме этого пришли к твёрдому убеждению – разрабатываемую в ЗАО «Струнные технологии» методику превращения самого бедного грунта в плодородный чернозём в ближайшем будущем можно будет использовать для возвращения в оборот земель, «похороненных» под асфальтовыми и бетонными дорогами.

Земля – это почва. Почва – это иммунная система биосферы. И она практически убита, убита человеком, который всегда стремился отнять у неё «живительные соки». Даже учёные утверждали и ставили перед аграриями задачу – взять от природы всё, что можно. Вот и взяли, ничего не оставив для потомков. В Китае происходит усиленное опустынивание земли. Для того, чтобы остановить этот процесс, необходимо 100 миллионов тонн гумуса в год.

Задача ЗАО «Струнные технологии», которая работает на чистой электроэнергии, находясь над землёй, – вырастить полезную и натуральную еду на правильной почве. Правильная почва – основа основ. Предложенный подход хорош прежде всего своей комплексностью. Строятся дороги, и вместе с этим будет параллельно поставляться гумус. На нём и будут выращиваться чистые продукты.

Можно сделать вывод и очертить перспективу – сама по себе такая инфраструктура должна стать основой для роста городов нового типа: по ней будут перемещаться все нужные для этого ресурсы. Будущее за новыми городами, и они призваны будут стать удобными и уютными для людей, безопасными для природы.

Что может быть лучше и прекраснее для человека?

Синее небо и зелёная земля.

Под зелёным парусом по голубой планете на нашем небесном корабле мы мчим в завтрашний светлый день.

Надежда Косарева,
генеральный директор
ЗАО «Струнные технологии»



Я благодарна Богу и судьбе…

Оглядываясь назад, вспоминая и оценивая каждый прожитый день, взвешивая на духовных весах свои действия и поступки, прихожу к выводу: всё правильно устроил Бог в моей жизни. Он отправил меня по дороге, которую избрал для меня, и я благодарна Ему за это… Трудный путь предстал передо мной или лёгкий, не знаю, но согласна с выражением философов и мудрецов: лёгких дорог не бывает.

Бог любит каждого человека, поэтому и мы все должны любить Его. Бог – есть Любовь, Любовь – есть Бог. Вся наша жизнь держится на любви. Она – фундамент всему, опора всего, и сила её не определена никем, нет в природе таких весов и приборов, которые бы определили Вес её, Напряжение или Силу. Ни одно измерение, существующее в мировой науке, как то – «кг», «тонны» и так далее, не подходят, здесь измерения совершенно иные, которые не придумало человечество

и никогда не придумает. Это космическое понятие, где существует гравитация и антигравитация, это «сегодня и завтра», это – будущее и прошлое, это – мгновение и вечность.

Как бы я ответила на извечный вопрос – что такое любовь?

Ответила бы и философски, и просто так, как женщина, в душе которой живёт любовь. В Беларуси любовь имеет два значения – каханне и любовь. Любить можно родину, свою мать и отца, любить природу и какое-то блюдо, а кахаць – жену или мужа, любимого человека.

Любовь… К родителям или к детям. Здесь понятно. Здесь всё сложилось, утвердилось, и всё на виду у всех. Это уже как продолжение того, что уже состоялось, прошло проверку временем, засияло солнце новыми гранями, от которого всем тепло и радостно.

А что было в начале всего? Как из миллиона космических звёзд, из миллиона человеческих душ и сердец вырываются на орбиту вращения двое, две звезды, два сердца и в какой-то момент сталкиваются в ударе, и происходит космический невидимый взрыв. Но не разлетаются две планеты в разные стороны мелкими частицами, а, наоборот, сливаются, и рождается уже новая планета – Планета Любви.

Вот об этой Планете я и хочу поговорить.

Кто знал, или знала ли я, когда в свои двадцать один вышла на ту танцплощадку в Крыму, в Саках, когда в танце кружилась вместе со всеми, никого не замечая вокруг, а смотрела в небо и видела только звёзды, не ощущая себя космическим телом, – не подозревала, что я в тот момент уже не на земле, а в небесной пляске среди звёздного хоровода.

И не подозревала, не ощущала даже на себе чей-то пристальный взгляд, ибо мои мысли были заняты чем-то другим, с девическими фантазиями и мечтами. В таком возрасте мы не ходим по земле, а летаем, оторвавшись от неё, и мысли у нас тогда светлые и радостные, и весь мир в радужных красках, и мы верим в то, что обязательно достигнем того, о чём мечтаем…

Наверное, расшифровка кода «Любовь» у каждого из нас своя. Нет единого понятия или пояснения об этом явлении, у миллиона влюблённых спросите, что это такое, и ответы будут разные, близкие, но отличительные друг от друга. Удивительно. И – радостно. Потому что она, любовь, приходит в сердце каждого по-разному, и тем она прекрасна.

Попробую и я определить это чудо, подаренное нам Богом.

Для одних это простое чувство, когда друг другу, так сказать, «заглядывают в рот», увлечённые этим чувством, и никого не видят вокруг. А для себя я определила понятие любви. Это когда с любимым человеком, слившись с ним духовно и физически, смотришь не друг

на друга, а вдаль, в едином стремлении, в едином направлении – в завтрашний день, в будущее. Для того, чтобы мы синхронно понимали, куда мы движемся вдвоём. К чему придём. Мы должны наметить пусть не конечную, но далёкую и конкретную цель своего движения, путешествия, сражения, своей победы, пройдя сквозь бытовые перипетии, сложности и ошибки. Когда мы видим её, то не заостряем внимание на каких-то мелочах или неудачах, мы это легко преодолеваем, и рука об руку движемся дальше…

Каждая молодая семья в начале своего пути встречается с проблемами быта, взаимоотношений. Возникает вопрос: а кто в семье главный, кто кому должен подчиняться или слушаться, где проявлять настойчивость, а где уступить.

Попался как-то в руки тонкий журнальчик. Наткнулась на заметку «Главное семейное правило». Перескажу его вкратце.

«Одна девушка с детства придерживалась правила: «Поступай с другими так, как хочешь, чтобы поступали так же с тобой», – и всю жизнь старалась ему следовать.

Вышла замуж. И когда ей хотелось получить от мужа заботу, она начинала заботиться о нём. Но он лишь принимал это как должное. Когда ей хотелось внимания или нужно было поделиться своими переживаниями, она начинала расспрашивать мужа о его делах. Он с радостью рассказывал ей о себе, но и не думал спросить у неё, как живёт она. Не понимала, почему так, почему её не понимает муж.

Решила сходить за советом к своей бабушке. Выслушав её, ответила так: «Знаешь, дорогая, в семье это правило не работает. Потому что мужчина и женщина не одинаковы, и у них разное предназначение. Но зато существует другое, не менее важное правило. Любящий муж всегда старается выполнять желания жены. И когда ты начинаешь о нём заботиться, то он думает, что это и есть твоё желание, и предоставляет тебе для этого все условия. Скажу так, внученька, муж никогда не научится читать твои мысли, он лишь видит поступки и слышит слова. Поэтому если тебе нужна забота, то скажи ему об этом, а если хочешь поделиться чем-то с ним, не жди вопросов, просто расскажи ему о своём сокровенном, и тогда всё станет на свои места… Да и умей слушать его душу третьим ухом, и нужные слова подбери, чтобы достучаться до его сердца…»

В чём-то совпадали советы той бабушки и моей – Зинаиды. И от матери я это слышала. И от других людей. Соединив все мысли воедино, выработала для себя «своё» правило.

Любовь к детям идёт параллельно, но это немного другая любовь, не менее насыщенная и загадочная. Здесь вкладываешь больше своей

силы и нежности, открываешь перед ними другую сторону своего сердца, переливаешь всю нежность и доброту в их души, в их сердца. Это уже материнская любовь, а это ещё более загадочное и необъяснимое чувство, оно глубже и выше, чем любовь между мужем и женой, матерью и отцом…

Здесь мать или женщина возлагает на себя огромную ответственность в том плане, что она должна своё чадо выправить в свет, дать ему знания и умение жить в этом мире, идти той дорогой, которая выпала перед ним. Да, в этом принимает участие и отец, но в меньшей мере, главная ответственность возлагается на мать.

Педагоги советуют нам, как воспитать ребёнка в семье. Само слово «воспитание» я как-то не воспринимаю и не понимаю его. Вспоминая себя, скажу так – моё поколение не могли воспитать родители. А сегодняшнее – тем более. Сегодня дети от рождения – все акселераты, вундеркинды, индиго. Они ещё в дошкольном возрасте с техникой на «ты», оперируют цифрами и сленгами, вся их жизнь в «эсэмэсках» и фотообменах, фейсбуках и «одноклассниках»… Не в книжных страницах сосредоточено их внимание, а в «планшетах» и ноутбуках. Хорошо это или плохо, но я знаю одно – в этом положении или состоянии детского возраста нужно не допустить, чтобы детская психика подверглась влиянию извне. Ребёнок не должен сбиться с пути. Необходимо направить его в нужное русло.

Нашей младшей – Марьяне – девять лет. Мне кажется, что она умнее меня в некоторых вопросах. Она за секунды наберёт текст эсэмэски и отправит кому-то сообщение, мне же нужно для этого куда больше времени. Но это я так, к слову.

Это любовь к детям, о чём можно говорить и говорить часами, а вот любовь к мужу… Это совершенно что-то другое, интимное, загадочное и волшебное. Можно найти какие-то слова типа «физическое или физиологическое чувство», скатиться ещё ниже и утверждать, что любовь к мужу выражается только этим. И этого отнять нельзя, кто как думает, как кому это кажется, я не против. Это естественное чувство, но только лишь сопутствующее, дополняющее главное… Боюсь повториться, но скажу так: рука об руку идти рядом с избранником в одном направлении, дополняя друг друга, подпитывая один одного духовной энергии, – это очень важно и необходимо.

И опять же – о звёздах. О созвездиях. Я – знак огня, Стрелец. А мы – Стрелец и Овен. А эти два знака уживаются в том случае, когда мужчина Овен, а женщина Стрелец. Если наоборот, то сочетание невозможно, это взрыв, это – катастрофа… А мы с Анатолием два огненных знака, это очень сложное сочетание, но при умении держать «руку на пульсе» можно достичь идеального сочетания и добиться



больших успехов в строительстве Семейного Дома. И это нам, признаюсь, удаётся. Всё бывает в жизни, но у Стрельца всегда припасено тайное «оружие», невидимая стрела от лука, которая обезоруживает упрямого Овна, и он даже не замечает того.

Кстати, у меня и бабушка Зинаида Александровна – Овен, и мать Елена Николаевна. Что запомнилось ещё с детства – если они что-то наметили, то обязательно добьются этого, они не свернут со своего пути. И поэтому ещё с детства я научилась искусству правильного маневрирования, чтобы добиться своей цели. Как огненный знак.

Когда муж Овен, старшая дочь Анастасия – Овен, это уже не совпадение. Настя родилась с Анатолием в один день – 16 апреля. Повезло, считаю, вот в чём. У нас получается: Настенька по знаку зодиака – отец, а по году – мать. А Марьяша – она по году папа, родилась в год быка, как и отец. А по знаку зодиака она Рыба. Значит, ей суждено быть мудрой, между двумя огненными знаками как-то выплывать и лавировать. Тогда получается так – Настя взяла в свой характер половинку отца – упёртость и половину матери, когда нужно сдерживать себя в эмоциях, но быть в лошадиной упряжке.

Если же посмотреть знаки зодиака и года, то Анатолий – Овен и Бык, крупнорогатый, в двух ипостасях, а у меня – Стрелец и Лошадь. Стрелец – это тоже знак кентавра, как изображают стрельца и лошадь, как бы двойное, усиленное предназначение, – год и месяц даёт что-то совместное поэтому мы такие яркие представители своих знаков

и по году рождения, и по знаку зодиака. И плюс к тому, что я родилась в день зимнего солнцестояния – 21 декабря, в самый короткий день. В этом, считаю, есть что-то сакральное, небесное. Сакральная дата… И когда однажды мне один, ну не очень уважаемый мной человек, сказал, что в этот день рождается только два типа людей – или ангелы, или демоны – я опешила. Не поняла, что он этим хотел сказать, но я не обиделась на него.

Тот человек – Виктор Узлов, о нём рассказано в других материалах в этой книге. Сначала был другом Анатолия Юницкого, а потом стал то ли врагом его, то ли демоном. Потому что и он родился 21 декабря. Совпадение? Не знаю, но это альтер эго в жизни Юницкого. Удивительно, но я его почему-то не могу назвать врагом в том понимании, исходя из его поступков, что он враг. Я ему подобрала другое понятие, более точное, на мой взгляд, – он просто пакостник. Обычный мелкий пакостник. Свернуть с избранного пути он нас не заставит в любом случае, но удлинить этот путь может. А если он не может изменить что-то радикально, – то какой из него враг? И опять же: враг – это человек, у которого другие представления или понятия к жизни. Но врага можно уважать, а Витю Узлова уважать нельзя, потому что его поведение напоминает кота, нашкодившего в квартире, который не знает своего места в жизни… Но это опять же, мы ушли в сторону, поддавшись знакам зодиака, вернёмся к нашей теме.

Семейный очаг, квартира, дом, мы в этом доме.

Есть камин или нет камина, но в доме постоянно горит невидимый огонь, огонь любви, взаимопонимания, единения. И он, огонь, подпитывается нашими добрыми помыслами, делами, отношением друг к другу, любовью подпитывается. Но случается, что в костёр попадают сырые дрова и тогда искры взлетают к небесам. Это случается тогда, когда между нами случится неожиданно раздор, непонимание друг друга, словно коса на камень… Не часто, но происходит. Мы вместе спохватываемся и принимаем все меры, чтобы в наш костёр подбросить сухие поленца, и тогда он горит ровным огнём, согревая наши души.

Но опять же – те искры тоже невидимые. Это просто столкновение двух характеров, двух живых душ. Не так посмотрел, не так сказал, даже не так подумал… Могу я взять высокую ноту, может взять Анатолий, я могу взорваться, может взорваться и он, хотя для него это не характерно, человек он спокойный, уравновешенный. Он может заглубиться, уйти в свою сферу – космическую или струнную, и до него тогда трудно достучаться. Я в начале нашей семейной жизни, помню, хотела что-то ему сказать, а он не ответил, был в мыслях далеко от меня. Тогда и спросила у него: «Ты хоть меня слышишь?..» Никакой

реакции на мои слова. И тогда я поняла, что в эти минуты бесполезно стучаться в его сознание, – он далеко от нас, и лучше его не тревожить, не отвлекать от его мыслей. Он никогда не возмутится, когда, к примеру, я пересолила или недосолила суп или борщ, даже не заметит этого. И так в других делах.

Круглые сутки и все дни мы всегда рядом. Уезжаем утром на работу вместе и возвращаемся, можем вместе, а может и отдельно, в зависимости от того, сколько дел накопилось за день.

Чтобы оторвать его от мыслей дома, стараюсь «вывести его в люди». Например, в кинотеатр. В середине фильма поворачиваюсь к нему, чтобы посмотреть его реакцию на происходящее на экране, – он смотрит, не отрываясь, задумчиво под ноги, решает какие-то свои задачи и формулы. Он может раза четыре сходить на один и тот же фильм, не видя его, не досмотрев его, думая, что фильмы разные и сюжеты другие. Один раз схожу я на тот же фильм, второй – с Настенькой, а потом и с Марьяшей… Обычный человек три-четыре раза на один и тот же фильм не пойдёт, он просто не выдержит, а для Анатолия каждый раз фильм является новым.

Улетел мой генеральный конструктор на далёкую планету – то ли на Марс, то ли на Нибиру, или на свою родную Юниту. На месяц улетел, на полгода, на год. Соскучилась, как и дети, не хватает мне его. И связи с ним нет никакой. Но воздушная почта работает. И поэтому я могу ему написать несколько страничек текста, поведать о своей печали или грусти. Так мы условились – когда будет долго отсутствовать, то по линии «секретной связи» мы общаемся с ним.

«Дорогой Анатолий, Анатолий Эдуардович, – начала я писать, опустив все остальные эпитеты, с которыми обращаюсь к нему (это наше, интимное и предназначенное только для него), даже зашифровала их, обрамила в формулы и тайнопись вроде египетских глиняных табличек, но он их поймёт и прочитает, – опять тебя позвали небесные дороги, космос или Галактика никак не могут обойтись без твоего участия. Я уже начинаю и ревновать к той загадочной женщине, которую зовут Галактика, имя которой ты даже шептал во сне… Шучу, конечно, но и в каждой шутке есть доля правды.

К этому я давно привыкла, знаю, что бесполезно тебя вырывать из твоей стихии, из твоих мыслей, ты в них живёшь, питаешься энергией солнца и космоса, и поэтому рождаются в твоей голове идеи, подвластные только тебе.

Так вот, продолжаю, дорогой мой конструктор. Вчера прошло совещание по поводу очередного адресного проекта. Мы заслушивали Синкевича по вопросу готовности новой партии наших транспортных

средств. Всё, кажется, хорошо, но все знают главное – нужно расширять транспортное производство и покупать новый станок, новые площади, потому что заказов всё больше и больше, а на наших площадях уже невозможно осуществить весь спектр заказов. И это хорошо. Мы к этому стремились, мы к этому шли. В адресных проектах мы предлагаем не только дорогу, но и транспортные средства, станции и многое другое.

А перед этим провели совещание с Юрием Кащуком. И опять мы спорим о том, возможно ли у нас заказать нужные трубы или металлоконструкции. Он твёрдо стоит на своём – нет, невозможно. И улыбается при этом странно, как будто удивляется, почему его не понимают. Ему стараются доказать, переубедить, но доводы оппонентов натыкаются на его непоколебимое «нет». Снова споры, снова попытки переубедить его, уже все повышают голос, стараясь докричаться до него. Он смягчается, отступает полшага назад, снова улыбается и видны хитринки сквозь стёкла его очков.

– Да, главное – сборка самого транспортного средства, – соглашается Юрий. – Ну и масса ещё различных приспособлений. Они-то и рассчитаны облегчить труд сборщиков во время их работы при строительстве всей этой системы. Вместе будем думать над их усовершенствованием…

Все согласились. Хотя это не входило в планы, думали сделать быстрее, с меньшими затратами времени. Кащук знает своё дело досконально. И в тоже время я подумала про себя: как хорошо, что ты не присутствуешь на этом совещании. Ты воспринимаешь маленькие нестыковки по-своему и потому начинаешь нервничать, сгоряча набрасываешься на тех, кто упустил время. Начнёшь тратить свои жизненные ресурсы. А так я знаю, что ребята и сами переживают за это, и будут работать с утроенной энергией, и вовремя справятся со своей задачей.

А мы немножко поспорили, разобрались, нашли тот консенсус, которого не доставало, – и всё стало на своё место. Мы это всё сделали с улыбкой, с лёгкой иронией, играючи.

Так же интересно прошло совещание с участием Александра Синкевича, Ивана Лукина, Андрея Смирнова и Василия Павловского. Каждый из них знает своё дело, и рассказывали о своей отрасли живо и интересно.

Находясь столько лет с тобой рядом, в одной упряжке, я понимаю твои мысли и не только понимаю, а слышу их, и знаю, как на них реагировать. Простым людям, живущим в наше время, невозможно понять, прочитать твои закодированные мысли и формулы, представить даже, что это такое – твои предложения и идеи, у них мысли не могут дотянутся до уровня твоего восприятия мира и технического прогресса.

А те, кто вник в твои идеи, принял и воспринял их своим сердцем, невольно воскликнут:

– На сколько раньше своего времени ты родился!

Но больше меня скучают, дорогой, по тебе дети. Не думала, что они так привязаны к тебе и болезненно переживают твоё отсутствие. И в этом есть некоторый плюс, в твоей отлучке, я увидела и другую любовь – дочернюю любовь. Мне она незнакома, потому что мой отец оставил нас, когда я только родилась и не помню его, росла без отцовской ласки и воспитания. А здесь…

Если Анастасия выразила свою любовь в сказке «Нити Золотошвейки», рассказав о себе и о нас – золотошвейке Нади и принце Аюне, то Марьяша изрисовала тысячи листов бумаги, и все они о создателе и самих небесных струнах. Вот я и посылаю тебе их на твою далёкую планету Юниту.

Тебе не то что тесно на земле, а просто ты не находишь уже четыре десятилетия поддержки своим идеям, а там, в космосе, тебя понимают и воспринимают как гения, как посланника Бога, который поручил тебе облегчить судьбу человечества. И поэтому я счастлива, что я нахожусь рядом с тобой, присутствую при возведении струнных дорог.

А Настенька, находясь сегодня далеко от нас, от Минска, осваивает науку и специальность в далёкой стране, каждый день налаживает связь с тобой. И со мной, и со своей бабушкой Еленой, которая осталась в Крыму. Она каждый день слышит наши голоса и рада, что у нас всё хорошо. Она у нас домашний ребёнок, и поэтому считает, что она не в отрыве от нас, а живёт вместе с нами.

Марьяша дома обвесила все стены своими рисунками и письмами к отцу. Свою грусть она выражает в художестве и в посланиях к отцу. Она пишет мини-сценарии о космических струнах, придумывает своих героев, которые воплощают в жизнь идеи её отца. Её друзья-третьеклассники с интересом знакомятся с её комиксами и зарисовками к мультфильмам о покорении космоса. И я их с интересом рассматриваю и радуюсь, что «струны» живут и в её сердце.

Ты в своё отсутствие возложил на меня обязанности, чтобы я подменила тебя, вела курс событий и возведения твоего детища в нужном направлении. Стараюсь делать это изо всех сил и чувствую, что не подвожу тебя, всё движется в размеренном темпе, коллектив ты подобрал талантливый и одержимый, с ними горы своротить можно. Но горы нам не нужно сворачивать, мы над ними построим струнные небесные дороги, как и над оврагами и океанами…»

Возвращаясь к началу нашего разговора и первого вопроса «что такое любовь», это в некоторой мере и будет ответом на этот вопрос. Наверное, это и будет моим проявлением любви – следить за тем,

чтобы наш часовой механизм, запущенный на время созидания уникального проекта, работал чётко и слаженно. И никак нельзя допустить, чтобы какая-то, даже маленькая деталька дала сбой и сбила с ритма работу космических часов. Поэтому и я в ответе за это, потому что с Анатолием Юницким мы единое целое и смотрим мы синхронно в одну сторону, в завтрашний день. В ответе за работу компании, за людей, которые в ней трудятся, за весь огромный трудовой коллектив.

«Это ты всё создал, собрал талантливых людей, запустил небесный механизм в работу, «заразил» каждого своей идеей, вселил надежду на конечный результат – это стоило тебе огромных усилий. Поэтому я и разделила с тобой многие вещи и понятия, постаралась облегчить тот груз, который ты взвалил на свои плечи ещё с детства. Да, да, с детства. Ты нёс его и нёс, не зная, как освободиться, а освобождение – это реализация задуманного, претворение в жизнь.

Это же нужно было столько времени нести свои идеи на плечах, подпирая руками небо, как тот Атлант мифический (а может и не мифический, а настоящий) герой Древней Греции, предлагая человечеству дорогу жизни, а в ответ молчание…

«Junisky» – в переводе с английского держащий, объединяющий небо. Имя Атлант в греческом языке традиционно возводится к понятию «tlënai» – нести, однокоренной глагол со словом «талант». Так что в твоей фамилии генерального конструктора всё совпадает – несущий, объединяющий, талантливый. И опять же – это всё не случайно».

Если сегодня рассматривать ЗАО «Струнные технологии» с точки зрения науки и перспектив завтрашнего дня, то можно сказать, что это живой огненный шар, своя планета, и бьётся ритмично единое сердце этого организма.

Всего несколько лет назад, когда Анатолий создал своё детище, это была только группа энтузиастов, романтиков, поверивших в фантастическую идею его создателя. Потом влилось ещё пятьдесят, потом и ещё столько же человек… А сегодня нас уже 450 человек. Из которых 370 мужчин, а остальные – женщины. Это мы очень почувствовали, когда праздновали День мужчин – защитников Отечества, когда решили их поздравить с этим днём. Оказалось, что на 80 женщин припадает 370 мужчин. Это было сложно – организовать такой праздник. Но мы с достоинством вышли из этого положения – было весело и интересно, с выдумкой и юмором.

Можно сказать, что наша компания не совсем обычная, не стандартная, которая занимается какими-то одними привычными и знакомыми вещами, и во время работы не нужно напрягать мозги, выдумывать что-то, а идти спокойно по проложенному пути. У нас же

всё наоборот. Каждый человек – это компьютер, перед которым ещё несколько компьютеров. И мозг каждого направлен на созидание, созидание того, чего ещё не было в мире. И думаю, что нет в мире такого предприятия, сотрудники которого работают с таким напряжением, усилием, остервенением, если можно так сказать. Таких и подбирал в свою команду генеральный конструктор.

В этой команде собраны люди разных профессий. Конструкторы и инженеры, машиностроители и агрономы, художники и дизайнеры, строители и поэты, писатели и публицисты, издатели и кинорежиссёры, архитекторы и патентоведы… Всех и перечислить невозможно, но каждая из профессий востребована и имеет свой вес.

Это как представители из разных стран, у которых свой язык, свои направления и уклад жизни. И здесь то же самое – с каждым из них нужно общаться на их «языке», иначе мы не поймём друг друга. Да, это создаёт какие-то определённые сложности, но не более того. Это может для меня сложновато говорить с ними, но для Анатолия Эдуардовича в этом вопросе не существует никаких проблем. С любым сотрудником, даже самого «высшего эшелона», представителем руководящего состава он находит общий язык, каждого понимает с полуслова. Это уже дар, умение, потому что он «освоил» язык высоких технологий давно, и ему не нужен никакой словарь.

Каждый из них имеет высокую квалификацию, и поэтому не сложно пояснить мне или другому сотруднику какой-то вопрос или изложить проблему нормальным языком. Будет говорить хирург на своём уровне – его будет трудно понять, начинает говорить патентовед своим языком – для меня это птичий язык, я ничего не понимаю. Но, например, с Гончаровым, патентоведом, мы находим «общий язык» и решаем какой-то вопрос без проблем в то время, когда Юницкий находится где-то на Юните или Нибиру. Потому что и мне приходится осваивать «птичий» или космический язык. А иначе и нельзя.

Анатолий опровергает не только устоявшиеся какие-то законы физики и техники, а и творения великих… Возьмём басню Крылова «Лебедь, щука и рак». В ней утверждается, что герои басни никак не могут сдвинуть с места воз. Потому что они тянут тот воз в разные стороны. А главный конструктор в свою упряжку запряг не только рака и щуку с лебедем, он присоединил к ним пантеру и крокодила, бегемота и лань, слона и орла, тигра и лису… И ещё сотни зверей и птиц, и заставил их двигаться в одном направлении – только вперёд. И у него это блестяще получилось: воз тронулся с места, и не только тронулся, а полетел. Все представители поверили в его идею, в его харизму, в его веру покорить будущее.

Поэтому люди, ощутив творческую свободу и получив на руки мандат уровня своей деятельности и напряжения, компас направления,

уже не нуждаются в понукании и проверках, им нужно только время от времени сверять свои творческие силы с тем, что диктуют задачи общей деятельности. Их может собрать генеральный только для сверки точного времени и ритма общей работы, одновременно произвести коррекцию в каких-то узких местах их деятельности – и всё. Остальное понятно и предсказуемо.

Но когда «скайвэйцы» в своей работе достигают высшей точки напряжения, когда уже выше, казалось, невозможно подняться, считая, что это потолок, Юницкий неожиданно может сказать: «Спасибо, друзья, вы проделали огромную работу! Но это только первая ступень к достижению главной цели. Приступаем ко второй…» И никто не ропщет, никто не удивляется. Разве только могут удивиться, что их ведущий открывает перед ними новые перспективы, новые возможности, о которых они пока не догадывались. Это ещё и ещё раз говорит о том, что он умеет запрячь в свою повозку всех одержимых и даже трепетную лань.

А я отмечу от себя такую деталь. Вспоминаю, как мы начинали. Идёт совещание. Анатолий Юницкий ставит перед коллективом ближайшие задачи – нужно сделать то или то. Сотрудники напряжённо слушают и перемалывают в своей голове, как это сделать, когда в мире нет таких аналогов… Я видела в глазах некоторых недоумение, граничащее с ужасом, даже страхом. Им казалось, что они всё правильно делают, очень хорошо делают, а тут нужно сделать ещё лучше, да ещё уникальную продукцию. Представляю, сколько усилий потребовалось генеральному конструктору, чтобы переломить их мышление, поломать сложившиеся устои, помочь им оторваться от земли, почувствовать себя космическими строителями…

А сегодня? А сегодня их не узнать – в глазах творческие огоньки, одержимость, уверенность в себе. Да, кто-то не выдержал проверку временем, сходил с дистанции, видя, что «не тянет тему». С такими приходилось расстаться. Но приходили новые люди, которые подвергались «рентгену», тщательной проверке уровня своих возможностей, проходили испытательный срок… И когда новичок сдавал экзамен на высший бал, его включали в ту или иную команду.

Это я всё изложу в своём письме, которое пошлю своему Анатолию. В нём будет много нежных приписок. Вроде – «готовлю твои крюковские драники со шкварками и с лисичками, приезжай». Считаю, что это не только национальное блюдо беларусов, а всемирное, наверное, сегодня ни одна семья на земле не может обойтись без бульбы, картошки, – пора уже её внести в мировые каталоги семейных кухонь.

Много, много я напишу приписок, предназначенных только ему.

И ещё я бы написала в конце письма: «Приезжай, вместе на рыбалку сходим. Или отправимся в лес – грибов насобираем». Рыбалка –

это его страсть. Это его единственный вид отдыха, когда он отвлекается от своих мыслей, от земных забот. Знаю, что в любом соревновании по ловле рыбы он всегда выйдет победителем. Для него рыбалка – не просто занятие, это научный подход к этому мероприятию, даже философский. Это не просто червяки, рыба и удочка. Когда жил в Гомеле, поспорил с друзьями, что вытянет из Припяти сотню лещей. Не поверили. Тогда он увеличил цифру – двести. Они ещё больше удивились. Поспорили на ящик коньяку. И он выиграл. Вытащил на берег не сто или двести, а около трёхсот… Друзья же не знали, что он подошёл к этому мероприятию научно и философски. Он изучил движение рыбы, подобрал время, когда она будет клевать и на что.

Наверное, он и живёт согласно формуле жизни, которую построил сам. Мне могут сказать так – вот можно мост не просчитать, там столько много металлоконструкций. А у меня есть аргумент. Это же надо так построить ту формулу, подогнать нужный период и время, чтобы дочь родилась ровно в его день рождения, то все эти конструкции и мосты рассчитать такая для него ерунда, что даже смешно становится, для него это настолько легко и просто, как с той рыбалкой.

«…Я бы писала тебе и пишу, дорогой мой Анатолий, сын Эдуарда, бесконечное число писем на твою Планету, и каждая строчка, обращённая к тебе, не сможет вместить всех тех чувств, которые живут во мне, наполняют моё сердце, переполняют мою душу. Мне кажется, что и наши сердца бьются в унисон, и желания – в унисон, и стремление в будущее – в едином порыве.

Ну и скажу так – наша любовь подобно той кринице в твоих Крюках, в которой всегда свежая вода, которая обновляется с каждым днём, с каждой минутой, и она бездонная, как и наш семейный союз, и никогда не иссякнет, и мы будем пить и пить тот божественный кристально чистый нектар, источник природы, утоляя нашу духовную жажду.

Любовь – неиссякаемый источник радости и счастья.

И поэтому

Я благодарна Богу и судьбе,
Что звёзды в небе нас соединили,
Я посвятила жизнь свою тебе,
Чтоб мы себя с тобой открыли.
В небесных струнах наша жизнь,
В любви, как в счастье, ежедневно.
С тобой стремимся только ввысь,
Любовь у нас – благословенна!

__Евгений Петров__, начальник службы информации и печати ЗАО «Струнные технологии»



Переступить порог в завтра

Что сказать о себе?

Родился в Гомеле, закончил гимназию № 71 в 2004 году. Уже прошло столько лет, а с огромной теплотой вспоминаются учителя, которые привили мне любовь ко многим предметам.

И всегда помнится будут одноклассники, которые были рядом. Всегда буду помнить застенчивого Юру Белоусова, лучшего математика школы, Лёшу Ткачёва, который был неразлучен с гитарой, поэта Ивана Остапченко, которого теперь уже нет на свете.

Любил писать сочинения, и пробудила интерес к этому учитель языка и литературы Ирина Ивановна. Помню, как однажды она попросила меня написать о природе гомельского края, и я долго мучился над сочинением, не зная, какие подобрать слова и предложения, написал кратко и без эмоций.

Ирина Ивановна, читая мой текст на полстранички, улыбнулась:

– Да, вижу, ты любишь природу. Словно боишься о ней писать.

И тогда мы с ней долго говорили после уроков. Она открылась мне с другой стороны, и передо мной сидел уже не учитель литературы, а то ли биолог, то ли путешественник. Она увлекательно рассказывала мне о природе Беларуси, о лесах и реках, о красоте четырёх пор года.

А потом попросила меня:

– Перепиши, Евгений, свой текст. Знаю, что ты можешь написать прекрасное сочинение.

А когда я готовил новый текст, пришлось основательно потрудиться и напрячься, чтобы все свои мысли изложить на бумаге, Ирина Ивановна, прочитав, поставила высокую оценку.

К чему я привёл этот эпизод? Это был первый толчок, чтобы я начился излагать свои мысли на бумаге интересно и содержательно.

Мать Елена Эдуардовна родилась в Беларуси, в Гомеле, бабушка Евгения Николаевна много рассказывала мне о своей жизни, я всегда любил её слушать.

А отец Олег Станиславович родился в России – в городе Ульяновске.

Из четырёх моих прадедов трое погибли на фронтах Великой Мировой.

Сергей Сергеевич Петров – бухгалтер.

Иван Васильевич Сурначёв – профессиональный военный, капитан ВДВ.

Николай Семёнович Подорванов – токарь высшего разряда, которому ввиду его исключительного профессионализма предлагали бронь, но он от неё отказался.

Иосиф Егорович Зубарев – профессиональный военный, дослужился до звания полковника, в годы войны был представлен к званию Героя Советского Союза.

Пришёл с войны только Сергей Петров, в орденах и медалях, но весь изрешечённый пулями и осколками от снарядов. Воевал под Москвой и Сталинградом.

По линии матери – один, Иван, пропал без вести в первые же дни войны на беларуской земле, а второй – Иосиф – шагал по фронтам войны аж до 1944-го года и во время операции по освобождению Киева был сражён вражеской пулей. Он был в звании полковника, командовал стрелковой дивизией.

Опять же – по линии отца прадед Николай погиб в боях под Ленинградом в январе 1942-го. Второй – Сергей – единственный, кто выжил, был тяжело ранен. Демобилизовался, как не годный к службе.

И получается так: когда-то СССР был могучей державой, и мои предки были сынами этой неделимой страны. Поэтому я чувствуюсебя одинаково комфортно в Питере, Киеве и в Минске.

Я заканчиваю школу. Куда идти дальше? Никак не определюсь.

Но родители «знали», какую мне выбрать дорогу, и не сомневались, что я изберу что-то другое. Они видели во мне железнодорожника. Особенно отец. Он говорил мне:

– Сын, существует такое понятие как семейные династии. Мы все связаны с Гомельским университетом транспорта – БИИЖТом. Это учебное заведение закончил твой дед Станислав, работал начальником строительного треста.

Потом закончил я, стал инженером. А бабушка Евгения Николаевна пусть и не была «железнодорожницей», но учила студентов английскому языку, а мать твоя работала библиотекарем. Вот и ты должен определиться, выбрать факультет, который по душе, и отдать документы для поступления.

Я молчал. Мне хотелось сказать, что не лежит у меня душа к этой специальности, что я буду там чужой, но смолчал. Не хотел обижать отца.

Пришлось ходить на подготовительные курсы, но я ничего не слышал на тех лекциях, душа ни к чему не лежала… Курсы прогуливал, но отцу не признавался.

А однажды, когда уже не мог сдерживать себя, пришёл домой и заявил отцу:

– Делай со мной, что хочешь, но я туда больше не пойду.

Отец нахмурился, а потом улыбнулся, вздохнул:

– Может и к лучшему. Определяйся сам.

А я сразу же и определился – подал документы для поступления в БГУ на философский факультет. Но судьба, как говорят, злодейка. От чего убегал, к тому и приплыл. Когда закончил БГУ, получил распределение в… университет транспорта. Но не как студент, а как преподаватель. Такая вот ирония судьбы.

Преподавал будущим железнодорожникам философию и логику. Это, признаюсь, было непросто. Я не слышал и не видел, чтобы студенты заинтересованно и живо вникали в не только в «мои» предметы, но и во что-то вообще. Абсолютно все преподаватели основной массой студентов были недовольны. И тогда я подумал: «Наверное, многие из них пришли учиться сюда не по собственному желанию и убеждению, а по чьему-то хотению, как и я когда-то чуть не угодил сюда…»

Это уже позже, когда Анатолий Юницкий отзывался в шутку об основной массе студентов, я удивился, как он точно обозначил то состояние их учёбы: «Они состоят в массе своей из рельсов и шпал».

Да, всё так. Очень простые прямолинейные ребята, не склонные анализировать, спорить, доказывать своё, размышлять о судьбах мира, пытаться осмыслить прошлое, заглянуть в будущее…

Философия воспринималась ими как что-то лишнее и ненужное, и мне приходилось каждый день вести войну с этими то ли предрассудками, то ли неумением и нежеланием осмыслить самих себя.

Я и себя как-то не осмысливал, не знал даже, что события и перипетии в преподавательской работе – это только подступы, прелюдия к чему-то важному и серьёзному. И то, что жизнь готовила меня к тому, от чего я убегал. А убегал я от дорог. Железных дорог. А дороги, как известно, всегда к чему-то приводят. И меня они привели к какому-то порогу, оставив один на один перед ним.

Спорил я и с преподавателями, и со студентами, старался доказать им, что сегодняшний транспорт – это не раз и навсегда данная реальность, и далеко не лучшая реальность. Когда осмыслим глубже, что же это такое ЖД, то возникает мысль – всё устарело, всё нужно менять. В качестве примера я приводил проект Анатолия Юницкого о струнном транспорте, что это будущее всего человечества. На меня смотрели с удивлением и чуть не крутили пальцем у виска.

Шёл год за годом, а душа моя не воспринимала застаревшие понятия о паровозах и вагонах, о рельсах и шпалах. А кто-то шептал мне на ухо: «Тебе с университетом транспорта не по пути…» Процесс учёбы там – далёкое прошлое, а будущее никак не просматривалось впереди, даже в далёкой перспективе. «Железку» ведь изобрели давным-давно, уворовав её у англичан, и с той поры почти ничего не изменилось. И витал в воздухе постоянный затхлый дух – ничего не менять! – и им было пронизано всё: и стены, и учебники, и лекции, и наглядные пособия. Всё окаменело, застыло, остановилось, мухами засижено. Жить мне в тех стенах стало невыносимо, я задыхался, не находя свежего воздуха. Я метался, старался найти какой-нибудь выход из сложившегося тупика.

Поэтому поступил в аспирантуру. С головой ушёл на подготовку диссертации. А параллельно с этим стал заниматься журналистикой и добрым словом вспомнил своего учителя Ирину Ивановну. Осваивал копирайтинг, рекламу, другие направления. И когда почувствовал, что чего-то достиг, ушёл из университета транспорта.

Переехал жить и работать в Минск.

И тогда передо мной и вырос тот порог, который мне необходимо было переступить. Какой порог? Порог SW. Знал, слышал об этом. Захотелось влиться в это направление, попробовать свои силы.

Генеральный конструктор Анатолий Юницкий мне задал, как говорят, вопрос прямо в лоб:

– А что вы умеете делать? Да, нам нужен мыслящий человек, который бы имел широкий взгляд на многие вещи, который бы представлял, что такое транспорт и каковы тенденции в этой области. Чтобы он имел опыт продвижения проектов через интернет.

– У меня философское образование, имею опыт работы в транспортном известном вам ВУЗе, не первый год работаю в рекламе, писал статьи и обзоры на различные темы. Это всё и готовило меня, чтобы я занялся серьёзным делом.

– Серьёзным делом? – уточнил Анатолий Эдуардович. – У нас больше, чем серьёзное.

– И я готов к этому.

И ещё. Уже работая в проекте, мне пришлось снова столкнуться с представителями университета транспорта. Ректор железнодорожников приезжал к нам на тестовый полигон и собственными глазами увидел транспорт будущего – настоящий, эффективный, превосходящий всё, что было до него. Однако даже это не поменяло его устоявшегося за долгие годы железнодорожного мировоззрения. «Здесь нет шпал, поэтому работать это не может» – таково было его смехотворное резюме.

В команде Анатолия Юницкого моя основная работа – новости и идеология. Продвижение проекта по всему миру.

Например, всё освещение хода строительства ЭкоТехноПарка в Марьиной Горке прошло через меня.

Начинали с того, что с Михаилом Кириченко вдвоём всё делали до мелочей. Сами снимали на простейший фотоаппарат, сами монтировали, сами писали статьи, готовили пресс-релизы и так дальше, и тому подобное.

Постепенно, по мере роста проекта, вокруг нас собиралась команда, приобреталось оборудование, росла инфраструктура в интернете. Фактически всё, что известно о струнном транспорте SkyWay с начала строительства ЭкоТехноПарка в сентябре 2015, рассказано в том числе и мною.

Приходилось влезать в судебные споры и тяжбы, писать на эти темы статьи и аналитические выводы, вести репортажи вместе с Михаилом Кириченко о главных событиях нашей жизни…

События происходят почти каждый день. Нам нужно быть творческом напряжении, в каком находится весь творческий коллектив конструкторов и техников, дизайнеров и непосредственных создателей «струн».

Инженеры в SkyWay в настоящем строят будущее. Мы вылились и определились в отдельную боевую и творческую команду – информационно-аналитический отдел. Кто они, эти люди, которые формируют будущее? Это – Михаил Кириченко – ведущий новостей, Артём Сапрыко и Слава Евтух, которые пишут статьи и пресс-релизы, видеооператоры Сергей Казаков и Никита Кузьмин, дизайнер Аня Мысливец, специалист по монтажу и созданию компьютерных спецэффектов Дмитрий Смирнов, переводчик Владимир Гуринович. Мы настоящее фиксируем и анализируем. И это войдёт в будущие достижения.

Наш коллектив доносит идеи Юницкого до людей Планеты. Мы показываем, что сегодняшний мир можно и нужно менять. Будущее обязательно должно быть лучше, чем настоящее.

Легко ли работать в таком напряжённом темпе? Да, прав генеральный конструктор SkaWay, когда говорил, что в этом проекте всё сверхсерьёзно.

Мы обгоняем время. А время обгоняет нас.

Таков у жизни закон и диалектика.



ЭкоФест-18, август



Впечатления от праздника – трудно передать



А рядом – Гостевой Домик и струнная дорога



«Ю-21» – одна из страниц нашей биографии и истории



Автограф на память о Фестивале



Прокатиться в юнибайке – словно в сказке побывать



Мы из Польши. Привет, Беларусь!



*Гости из Гомеля (ОАО «Полеспечать») – слева направо –
Ирина Кривцова, Инна Слюсарева и Татьяна Смурова»*



Инвестор из Азербайджана



Беседа с самым маленьким гостем Фестиваля



Привезём домой видеорепортаж об ЭкоФестивале



На воздушном мосту



Литва и СкайВей – вместе на века



А мы уже прокатились в юнибайке



Со станции юнибуса полёт



Инвесторы и гости струнных дорог



В будущее – с Анатолием Юницким!



В музее истории создания Небесных дорог



Радостное настроение нас будет сопровождать всегда



На празднике, как и положено, царило радостное настроение, блистали улыбки и звенела музыка, крепло единение и понимание друг друга



Все флаги в гости на ЭкоФест



Зажигательный австралийский национальный танец



Мы вместе будем строить будущее



Мы – пассажиры



В небе небесный транспорт



Мажорная мелодия барабанного оркестра



Через минуту мы отправляемся в путь



Станция, ажурные кружева и рыбное озеро



Инвестор: на моей личной яблоне уже созрели яблоки



В ожидании прибытия юнибайка



И детство вспомню на качелях



Из транспорта настоящего – в «струны» будущего

Гордость Беларуси

История одной песни

Виктор Кириченко не был беларусом, но так проникновенно поведал, почему «Жураўлі на Палессе ляцяць», что вот уже сорок пять лет эта песня остаётся одной из самых популярных.

Каб любіць Беларусь нашу мілую,
Трэба ў розных краях пабываць.
Разумею цяпер, чаму з выраю
Жураўлі на Палессе ляцяць!..

Игорь Лученок положил слова беларуского поэта Алеся Ставера на ноты, подгоняя мелодию под просторный голос певца так, как это делает искусный портной, – чтобы ничто не стесняло, не давило. Сейчас можно сказать, что песня сочинялась в режиме онлайн – на трофейном немецком пианино в квартире Кириченко. Композитор предлагал разные варианты, но на бумаге записывались лишь те, которые подходили для голоса певца.

Не один год с помощью этого домашнего пианино композиторы проверяли совпадение своих новых сочинений с тенором Виктора Кириченко. Немало душевных мелодий было создано конкретно для него, его тёплого, светлого тембра, сохранившегося не только в многочисленных аудиозаписях, но и в самих песнях, пусть даже их давно исполняют другие. Песни, скроенные по мерке своего первого исполнителя, намного пережили и самого Виктора Кириченко, и его недолгую славу.

Заслуженным артистом Белорусской ССР он стал в возрасте чуть за тридцать лет, успев спеть на сцене нашей оперы почти все сложнейшие партии лирических теноров в классическом репертуаре и у беларуских композиторов. Много выступал в других театрах, всё чаще его называли уже не «одним из», а безоговорочно – лучшим советским тенором.

Возможно, жизнь Виктора Кириченко не оборвалась бы так рано, выбери он себе другую профессию. История музыки, только спроси, предъявит десятки фактов: редкий из великих теноров доживал до седых волос. По какой-то мистической закономерности большинство из них так и не успели в полной мере насладиться любовью публики и композиторов-современников – трагические случайности и болезни опустили занавес вечности в расцвете карьеры для Собинова, Ланца, Карузо...

Но Виктору Кириченко судьба приготовила особенно изощрённый финал, в который раз лишив его выбора. А может, и не судьба вовсе, а голос, большой и редкий, не оставлял ему пространства для маневров с тех самых пор, как зазвучал в полную силу. В тот трагический вечер в апреле 1974-го года судьба предоставила ему две дороги: срочно показаться хирургу-стоматологу или идти на сцену. Он выбрал второе, не зная, не подозревая, чем это может обернуться для него…



…Сыну Михаилу было тринадцать лет, и он до сих пор помнит каждое слово в записке, которую принесли отцу из режиссёрского управления в тот роковой день. «Товарищ Кириченко, нам некем вас заменить, вы должны петь в любом состоянии», – прочитал он, открыв дверь гонцу из театра.

Михаил и по сегодняшний день не знает, кому конкретно из режиссёрского управления пришла такая нелепая мысль – «в любом состоянии». А если бы он был лежачий? И тогда его тянули бы на сцену? Кому надо было угодить? Зрителям или конкретно кому-то из больших чинов, который заявил, что собирается посетить концерт? Вопросы, вопросы…

А тот, кому была адресована записка, куда больше нуждался в экстренной помощи хирурга, а не в аплодисментах, был готов идти в медучреждение, но всё же вышел на сцену. И через невыносимую боль, с высокой температурой, спел «Фауста» – одну из своих коронных партий, с трудом дождавшись оваций публики после пятого акта.

Спектакль завершился за полночь. Виктор Кириченко успел подтвердить свою репутацию лучшего тенора.

Уже обессилев, попросил вызвать к нему хирурга-стоматолога.

Но помочь ему было невозможно.

Песня «Жураўлі на Палессе ляцяць» ещё долго звучала по радио и на экранах телевидения. Летом 1972 года Виктор Кириченко снялся

в фильме-концерте «Песни Игоря Лученка», отдыхая в крымском санатории. Не одно десятилетие в Мисхоре перед каждым киносеансом демонстрировали ролик с беларуским певцом.

Михаил Кириченко рассказывае о том, что осталось за кадром:

– Съемки проходили 19 августа, в день рождения отца. Мы с мамой жили в частном секторе, недалеко от санатория. Это было очень счастливое время. Ничто не предвещало беды. Отец был здоровым человеком, занимался йогой. Подняв руки, удерживал по паре человек на каждой – друзья с хохотом висли на нём гроздьями. Всегда спокойный и очень добрый, крайняя степень раздражения обозначалась у него словами «собачья лошадь» – самое грубое ругательство, которое можно было услышать...

В тот день он, угощаясь орехами, сломал зуб. Не придав значения, не пошёл в поликлинику, отложил на потом. Через день образовался флюс. Пришлось делать операцию. Глубоко резать челюсть медики не стали – опасались за внешность артиста. Но сделали стоматологи не всё, как нужно было, – не устранили инфекцию. И это получило трагическое продолжение.

«Фауст» в исполнении отца был одной из моих любимых партий, но теперь она навсегда связана с последним днём его жизни.

– В те годы на нашей сцене было много прекрасных солистов – Зиновий Бабий, Аркадий Савченко, Виктор Чернобаев, – вспоминает народная артистка СССР Тамара Нижникова. – И, конечно, Виктор Кириченко – у него был красивый и действительно очень редкий голос. «Опера должна стать ведущим театральным искусством», – говорил наш дирижёр Лев Любимов. Она и стала – иначе и быть не могло, когда так пели. Притом, что мы не рекламировали себя на каждом углу, как это делают нынешние звёзды. Но даже на нашем скромном фоне Бабий и Кириченко выделялись своей сдержанностью. «Сеньор, сеньора», – обращался Витя к своим друзьям и поклонникам. «Простите», – произносил он почти так же часто. Более скромного и деликатного человека я не встречала. Его искренне любили, казалось, все. И так же искренне рыдали, когда несли на руках вокруг театра, провожая в последний путь. Как много он мог бы ещё спеть!

…В Минск Виктор Кириченко приехал по приглашению худрука беларуской оперы Дмитрия Смолича, который услышал его в оперной студии Московской консерватории. Кириченко пел там Ленского в опере «Евгений Онегин» и Рудольфа в «Богеме». Обе партии

с ним готовил знаменитый Сергей Лемешев, и, конечно же, его ученика рада была заполучить не только наша сцена. Но нигде больше молодому солисту не предложили такого серьёзного репертуара, как в Минске.

– Я учился в школе, и отец помогал мне с беларуским языком,– который освоил очень быстро, – вспоминает Михаил Кириченко, известный журналист и телеведущий. – А ведь никаких беларуских корней – родился он на Дону, в Воронежской области. В семье было шестеро детей, четверо из которых умерли накануне войны от голода. После чего мой дед Лука Константинович Кириченко выступил на колхозном собрании и высказал всё, что думает по поводу Германии, куда отправлялось всё выращенное зерно. Предчувствие войны уже витало в воздухе, и дед сказал об этом открыто, за что его осудили на десять лет лагерей без права переписки.

В ссылке он и умер от цинги. Бабушка Пелагея Яковлевна осталась одна с двумя детьми, и порой ей приходилось прибегать к очень суровым методам воспитания. Как рассказывал отец, когда он начал курить и сидеть в лопухах с дворовыми мальчишками, прогуливая школу (у них это называлось забастовкой), узнав об этом, бабушка скрутила его, занесла над головой топор и пригрозила зарубить, если такое повторится хоть раз. Не повторилось: окончив школу, он поступил в Воронежское музыкальное училище, а через год уже пел в Москве вместе со своим армейским ансамблем.

Тогда же один из его друзей решил сходить на прослушивание в Московскую консерваторию и предложил отцу пойти за компанию. Ничего значительного на тот момент отец не планировал, на консерваторию не замахивался, но за компанию спел. Кто-то из членов комиссии тут же побежал за Гуго Натановичем Тицем, легендарным деканом вокального факультета.

Через несколько минут имя отца внесли в списки студентов. «Жду вас летом», – сказал ему декан.

Лемешев был его педагогом только в вокальной студии, своим главным учителем Виктор Кириченко считал Владимира Шушлина, солиста Императорского Мариинского театра, выступавшего на одной сцене с Фёдором Шаляпиным. У самого Шушлина был прекрасный бас, и в качестве образца для подражания он подарил своему ученику пластинку с голосом Йозефа Шмидта, «еврейского Карузо» – так его называли. Жизнь этого тенора также оборвалась до срока – в 1942 году. Сам же Виктор любил больше всего Беньямино Джильи, голос которого считал наиболее подходящим для своего собственного в качестве образца bel canto.

Тем не менее он много слушал и драматических теноров. У него была коллекция грампластинок Энрико Карузо, Франко Корелли и многих других исполнителей. Рассказывает Михаил Кириченко:

– Среди ярчайших музыкальных впечатлений отца, которое можно даже назвать потрясением, было посещение спектакля с участием одного из величайших певцов XX века Марио дель Монако. В тот вечер 1959 г. он пел Хозе в «Кармен» на сцене Большого театра в Москве вместе с Ириной Архиповой. Отец смог «достать» (как говорили в то время) билеты на этот спектакль, ибо был студентом консерватории. Вместе с ним в театре была и моя будущая мама – представляю, какое это произвело впечатление и на неё! Так вот, как известно, пора расцвета у оперного певца – от 40 до 50 лет. Поэтому в 40 лет отец собирался приступить к исполнению партий драматического репертуара, и первой из них должна была стать именно роль влюблённого солдата в бессмертной опере Ж. Бизе. Немного не успел…

Как вспоминает сын, армия поклонниц у Виктора Кириченко была международной, он много гастролировал, хотя в капстраны его не выпускали как сына «врага народа»:

– На все письма он старался отвечать, даже когда их количество стало исчисляться сотнями. Принципиально не ответил только на одно, от девушки из ГДР с фамилией Геринг. Если бы не моя бабушка, в годы войны выкупившая его у полицаев за банку мёда, отца угнали бы в Германию. Всё, что напоминало о нацистском режиме, было для него абсолютным злом.

Но, пожалуй, его главной поклонницей была моя мама Елена Петровна, которая заслушивалась пением отца ещё в оперной студии консерватории. За всю его жизнь она не пропустила ни одного выступления, готовила для него чай за кулисами и дарила цветы после спектаклей. Она пережила отца, но сохранила верность ему до своих последних дней. Мама рассчитывала, что и я также свяжу жизнь с музыкой – отец часто со мной занимался. Когда после первого класса я предъявил ему свой почти безупречный табель с единственной четвёркой по пению, он был возмущён. И со словами «пение важнее математики» усадил меня рядом с собой за фортепиано... Музыка не стала главным делом моей жизни, хотя время от времени выступаю с концертами, записываю свои песни. И надеваю на сцене пиджак отца: как мне кажется, он придаёт мне больше мастерства. Но планка, установленная им, слишком высока.

Вот таким остался в моей памяти мой отец. И мать.

Я живу сегодня в Беларуси и рад, что отец любим народом и по сегодняшний день. И когда по радио звучит его песня о Беларуси, у меня всегда вздрагивает сердце и становится теплей на душе. Мне кажется, что он где-то рядом и, исполнив песню, возвратится домой.



Новогодний «Голубой огонёк»

И тогда звучит, звучит долгое время в моей памяти голос отца и проникновенные слова Алеся Ставера:

Каб любіць Беларусь нашу мілую,
Трэба ў розных краях пабываць.
Разумею цяпер, чаму з выраю
Жураўлі на Палессе ляцяць...

(Использованы материалы беларуской журналистки Ирины Завадской)

Колокол триумфа

Многие инвесторы и энтузиасты небесной дороги присылали на сайт компании письма и спрашивали, что их ожидает на ЭкоФесте-2018, какие новинки им продемонстрируют.

Михаил Кириченко встретился с генеральным конструктором Анатолием Юницким и взял у него интервью.

– Что с планами? Говорят, что 15 этапов не исполняются…

– Почему стройку начали самовольно?

– В связи с тем, что ЭкоТехноПарк SkyWay непрерывно растёт и увеличивает свои демонстрационные и испытательные возможности, осталось ли изначальным его предназначение?

– Что нового планируем показать на ЭкоФесте-2018?

– Каково положение дел с высокоскоростной трассой?

– И вообще, что год грядущий нам готовит?! Не пропустите – вас ждут ответы от первого лица на все эти (и не только!) вопросы.

– Анатолий Эдуардович, на наш канал идут письма. Инвесторы и те, кто интересуется струнными технологиями, спрашивают: почему вы стали реже появляться в новостях?

Анатолий Юницкий:

– Нет, Михаил, это не совсем так. Что изменится, если я чаще или реже буду появляться на экране? Я же не шоумен и не должен устраивать каждый вечер какие-то шоу. Просто сейчас очень много работы, и я сосредоточен немного в другом направлении и поэтому не могу часто давать информацию о нашей деятельности. Реже стала идти информация? Она идёт, но немножко в ином, закрытом, формате, потому что не обо всём мы можем говорить.

Например, все ждут новостей об адресных проектах. Но на данном этапе эта тема закрыта. Мы будем говорить об этом только тогда, когда будут подписаны контракты и адресные договора. Именно тогда, когда никто и ничего уже изменить не сможет.

Что нового в нашей работе? Всё идёт поэтапно. У нас пятнадцать этапов, и мы их выполняем. Есть две составляющие – это выполнение определённых работ и финансирование. И – время. Если один из факторов исполняется, то этап закрывается. Многие работы мы должны закончить в этом году. Но… есть такое понятие, как форс-мажор, мы не можем всё предусмотреть. Пример той же Литвы… Из-за необдуманных претензий к нам и своих действий она отбросила нас назад в нашем развитии на полтора, если не на два года. Заблокировали

счета, отняли всё имущество, деньги и, более того, попытались создать имидж «русского шпиона». Абсурд.

К сведению: в 2014 году Анатолий Юницкий создал несколько компаний в Литве, которые должны были заниматься строительством тестового полигона SkyWay на арендованном земельном участке в свободной экономической зоне «Шяуляй».

После серии негативных публикаций в местных СМИ прокуратура Литвы инициировала в отношении компаний А. Юницкого проверку по подозрению в осуществлении незаконной финансовой деятельности.

Вследствие этого автор и разработчик SkyWay вынужден был осуществить релокацию проекта в Республику Беларусь, где в сентябре 2015 года в городе Марьина Горка Минской области началось строительство испытательно-демонстрационного центра струнного транспорта.

В июне 2017 года расследование литовской прокуратуры было прекращено в связи с отсутствием доказательств по выдвинутому обвинению. На сегодняшний день генеральный конструктор SkyWay так и не получил официальных заявлений со стороны литовских властей.

– Представьте такое… Два с небольшим года назад я приехал в Беларусь. И я был практически один. Один в чистом поле. И за это время мы сделали невозможное. Построили три тестовых участка. Разгонный участок высокоскоростной. Ещё два типа трассы – городская, лёгкая и провисающая, и уже заканчивается строительство грузовой трассы. Кстати, например, лёгкой городской системы даже не было в планах, а мы её построили.

У нас не было в планах юнибайка, а мы его изготовили. Он сейчас «в плавании» – плывёт на корабле в Арабские Эмираты и будет представлен в апреле на выставке в Дубае.

Мы спроектировали и изготовили юникар, в котором умещается восемнадцать пассажиров, – и этого не было в планах. Мы спроектировали и изготовили и будем в этом году сертифицировать юнибус бирельсовый, который движется по двум рельсам, – 48-местный. Из него можно составить поезда и сделать любую вместимость. И этого, кстати, не было в планах.

У нас есть в собственности производство. В нём самое современное оборудование. Дорогостоящее, тот же лазер… Тоже вне плана. Там была демонстрация и изготовление. Имелось в виду сторонними силами. Но в процессе работы мы получили не желаемый эффект. Получалось так: если мы отдаём кому-то на подряд, то оказывается, что сроки затягиваются, получается дороже и качество низкое. Поэтому в целях повышения эффективности производства было решено всё это делать собственными силами – спрос с самих себя. И оказалось, что мы это сделали за меньшие деньги, в более сжатые сроки и более качественно. Наши специалисты доказали, что им по силе решить любые задачи, поставленные перед ними.

Мы организовали производство мотор-колёс. Сами делаем электродвигатели – и этого не было в планах. У нас в собственности этот офис – четырёхэтажное здание, где размещено более трёхсот человек, точнее триста пятьдесят. Это часть нашей компании. Вторая часть находится в торговом центре «Титан», где мы раньше находились, там тоже этаж куплен нами в собственность. И этого не было в планах. Потому что зачем платить арендную плату годами, когда можно иметь собственное помещение, и, если появится необходимость, продать и вернуть те деньги. Это более грамотно и выгодно, не так ли?

Ещё. Мы спроектировали грузовую систему для перевозки контейнеров и юниконт. И это внеплановое новшество.

М. К.: Можно сказать, что эти пятнадцать этапов – не догма, а руководство к действию? Ориентир.

А.Ю.:

– Это вектор как направление высокоскоростного транспорта. Там есть объективная причина, почему мы не приступили к строительству этого высокоскоростного комплекса, хотя вся проектная часть сделана. Мы спроектировали высокоскоростной юнибус семейного типа, развивающий скорость до 500 км в час, и изготавливаем его на собственном производстве. Мы его повезём на выставку в Берлин, на Иннотранс-2018 в сентябре следующего года. Думаю, что это будет изюминка выставки, где будут представлены более 5 тысяч компаний со всего мира. До этого таких инновационных машин никто и нигде не демонстрировал.

Мы спроектировали саму дорогу, высокоскоростную эстакаду со всей инфраструктурой. Но когда мы стали отводить землю, то возникли проблемы не с самим отводом земли под тестовый участок, родились банальные причины, о которых и говорить неудобно. Я писал письмо Президенту страны, просил помочь ускорить решение по отводу земли для тестового участка. Письмо до Президента не дошло, остановилось на пороге администрации: «Ваш проект предполагает вырубку большого количества ценных пород деревьев».

Ясно, что это надуманные причины. Струнная дорога будет проходить по болоту и вдоль федеральной трассы. Природа от нашего

проекта не пострадает, наоборот, на протяжении всей трассы мы облагородим землю.

Мы не отказались от этой идеи, продолжаем эту работу. Но не к лицу нам обивать пороги кабинетов чиновников. Хотя много лет назад, на Ганноверской выставке в Германии, Президент лично мне обещал всяческую поддержку. Мы делаем ставку на работу на месте, где мы сегодня работам, а уже другие страны предоставили нам участки земли для строительства SkyWay. Будет жаль, если Беларусь останется сзади «планеты всей».

У нас есть сегодня несколько альтернативных вариантов, они сейчас в стадии активной разработки. Через полтора-два месяца я уже могу сообщить положительные результаты.

Мы хотели строить там, где половина трассы проходит над болотом. Как тяжело строить в болоте, птичек охранять, не мешать им размножаться, – а можно строить в стране, где и птичек нет, и деревья не надо рубить, и болот нет, и охранять не надо. И даже зимы нет – нет морозов и не нужно мёрзлую землю долбить… Там и легче строить, и дешевле, и проще. И – быстрее.

М.К.: Кстати, насчёт стройки. Прочитав нашу информацию о всех разрешениях, о ТехноПарке, многие спрашивают: а почему стройку самовольно начали?

А. Ю.: А кто сказал, что самовольно? Если бы мы ожидали официального разрешения на высоком уровне, то мы и сегодня топтались бы на том же уровне, когда мы ступили ногой на искорёженную землю танкового полигона танками и иной техникой, с бурьяном и двухметровыми ямами. Мы пошли по другому пути. Мы обратились к местной администрации, доказав, что идём параллельно с высшим руководством в своём стремлении получить это участок для эксплуатации. И местная власть пошла нам навстречу. Так что самовольно мы ничего не строили, а прошли всякие экспертизы и разрешения. Всё законно. А в ЭкоТехноПарке мы ввели в строй несколько объектов и получили соответствующие документы.

М.К.: Вы упоминали вопросы адресных проектов, сказали, что эта тема закрыта, и потому не буду касаться этогов, но… Но тем не менее, что происходит сегодня в ЭкоТехноПарке? Это демонстрационный Центр, где никаких секретов нет, а в связи с тем, что он введён в действие, приняты объекты, наверняка ЭкоФест-2018 затмит все предыдущие.

А.Ю.: Я не могу обо всём сказать, должна здесь присутствовать, так сказать, интрига, но кое о чём могу сказать. Но мы покажем опять

же то, чего не было в планах – на это не было финансирования, кстати, покажем больше, чем планировалось, за меньшие деньги, построили быстрее, чем планировалось. Поэтому гости и участники Фестиваля увидят то, что не планировалось и не презентовалось. Не было денег, но при этом мы делали всё, что нужно, и даже больше.

Во-первых, мы покажем ещё один тип дороги, она будет суперлёгкой и будет дешевле того типа, что мы демонстрировали ранее – лёгкой путевой структуры – в разы. То есть она по эффективности будет такая же, а по стоимости – в два раза дешевле. Мы это покажем.

Мы покажем ещё два типа транспортных систем, самый крупный в мире дрон. Такого нет ни в одной стране: ни в США, ни в Германии, ни в Великобритании. Удивительно, но это факт. Дрон – SkyWay. А грузоподъёмность его больше 1 тонны. И это не из-за того, что мы хотим чем-то выделиться, показать, что мы такие крутые и умные, вовсе нет, а потому, что к этому вынуждает нас необходимость. Когда мы собирались строить в Беларуси скоростную дорогу по болоту, мы задумались: а нужно ли было месить ногами заболоченные участки и определять каждый квадратный метр земли, где ставить опоры и прокладывать трассу? Пусть этим и занимается дрон, а у нас и без этого забот предостаточно. Поэтому мы и пришли к единому мнению, что нам нужен такой супердрон, который бы смог возить грузы, элементы опор путевой структуры весом до тонны. И это ускоряет работу в несколько десятков раз. Он будет наш главный помощник в строительстве на такой местности, и не только на такой, а, например, в горах.

А как реку пересечь? А как в горах строить? Если мы будем арендовать традиционный вертолёт, то в какую сумму это выльется? Нам это крайне невыгодно. А здесь мы будем распоряжаться собственной техникой и использовать её по максимуму. Мы и дрон покажем. Конечно же, он не будет кружить над ЭкоПарком, но мы покажем, как он взлетает с грузом, как передвигается и как может выполнять поставленные перед ним задачи.

Кроме этого, мы предоставим участникам Фестиваля и инвесторам возможность прокатиться на нескольких видах транспорта. Чтобы они убедились, что всё действует, что проект может быть внедрён в любой стране мира.

М.К.: Наконец-то!

А.Ю.: Да, наконец-то! Мы покажем собственный электромобиль, которого опять же нет в мире. Он социальный. В первую очередь он предназначен для людей с ограниченными возможностями – для колясочников. Такого нигде нет, когда инвалид, сидя в коляске,

не слезая с неё, сможет управлять электромобилем, он – и пассажир, и водитель.

А помня о том, что у нас много инвесторов с ограниченными возможностями, я обещал в своё время им помочь и выполняю своё обещание.

...И в третий раз ударили в невидимые колокола создатели SkyWay, и полетел звон по всей Планете, который расшифровывался так:

– Дорогие друзья! Дорогие инвесторы Планеты Земля и приглашённые гости! Мы снова проводим в Марьиной Горке в ЭкоТехноПарке очередной Праздник – «ЭкоФест-2018». Приглашаем всех прибыть в Минск, и оттуда на автобусах вас доставят на праздничное мероприятие!»

И приняли участники создания «Струнной дороги» приглашение, и отозвались на зов, и прибыли в Беларусь – в Минск, а потом в Марьину Горку в ЭкоТехноПарк.

Прибывали и прибывали автобусы с гостями, и все они, пройдя через пропускной пункт, предъявив персональное приглашение, переступали порог удивительной Планеты SkyWay. Все, кто был в прошлый раз, удивлялись и восклицали: «Год назад этого всего не было! Как создатели смогли за такой период возвести новые виды струнных дорог!»

Когда все приглашённые гости прибыли, торжественно открылся праздник. Ведущий ЭкоФеста обратился к пятитысячной аудитории:

– Доброе утро, дорогие друзья! Говорит Марьина Горка! Работают все видеокамеры ЭкоТехноПарка SkyWay! Мы начинаем ЭкоФест-2018, с чем я с огромной радостью вас и поздравляю! Вы увидите очень много интересного. Самое главное, чем этот ЭкоФест отличается от двух предыдущих, что Вы сможете не только ознакомиться с нашими достижениями по строению новых трасс, в изготовлении новых образцов подвижного состава, но также и прокатиться на нём, стать первыми пассажирами. Помимо этого, вас ожидает очень интересная презентация дрона, который может возить до полторы тонны грузов. Из соображений безопасности, к сожалению, мы не можем продемонстрировать в работе, вы его можете увидеть прямо у входа в Парк. Подойти и ознакомиться с его основными свойствами, а сотрудники, которые будут находиться рядом, ответят на все ваши вопросы.

Но вы также сможете наблюдать и за тем, как летает, как работает маленький дрон. Для начала я хочу предоставить слово моим коллегам. Потом, минут через пятнадцать, начнётся презентация новых направлений в развитии пассажирского транспорта: возле первой анкерной опоры ферменной, или жёсткой путевой структуры. А вообще таких презентаций будет четыре на протяжении дня, так что следите за нашими анонсами.

И самое главное: в 12.00 собирайтесь возле сцены, чтобы послушать нашего генерального конструктора, создателя технологии SkyWay Анатолия Эдуардовича Юницкого. После выступления он ответит на любые ваши вопросы.

А сейчас я хочу представить моих молодых коллег. Это наша прекрасная Надежда, которую вы знаете по нашим репортажам и интервью, и Артемий. Они целый день будут работать на площадке, беседовать с вами, а вы в свою очередь ответите на их вопросы, расскажете о себе, о своих впечатлениях от сегодняшнего праздника. Так и называйте их – Надя и Артемий.

– Надежда, а много ли вы заготовили вопросов для наших гостей?

– Очень много, хватит на всех. Приветствую всех, кто находится здесь, и тех, кто смотрит неотрывно трансляцию онлайн.

– Артемий, а что у вас?

– Мы вместе с вами создадим интересные репортажи. Всё будет идти в прямом эфире.

Поэтому я вправе сейчас объявить следующее:

– С этого момента прошу считать ЭкоФест-2018 открытым!

На табло ЭкоФеста время 1.48.18

Надежда и Артемий вернулись с первого боевого задания. Вопрос к Надежде:

– Как прошли у тебя встречи?

– Прекрасно! У всех счастливые лица, все улыбаются и восторгаются увиденным. И сам заряжаешься от этого позитивом – и от людей, и от солнца, и от самой атмосферы, которая царит на территории парка. Инвесторы могли увидеть свои фамилии на звёздном небе музея. Они все вошли в историю. Мы также побывали на посадочной станции бирельсового юнибуса. Общались с людьми, которые ощутили на себе комфорт и красоту движения, они делились впечатлениями, остались довольны от поездки. Говорили, что такого нет во всём мире. И мы вместе с ними прокатились в юнибусе. Трудно подобрать слова восхищения. И мы можем сказать, что такой транспорт – это наше будущее, будущее наших детей. Верю, что мы завтра-послезавтра будем на «струнах» путешествовать между городами и странами.

– А Артемий что скажет?

– Неповторимо! Все флаги в гости к нам. При входе я встречал людей с различными флагами, они говорили на разных языках, – но звучал единый язык – язык ЭкоФеста. Хотя я и не обещал трудных вопросов, но не удержался – задавал вопросы об истории и технологии SkyWay. Гости фотографировались у ЗИЛа, «дедушки» юнибуса, и поэтому я спрашивал у них, что означает этот экспонат. Ответы получил исчерпывающие.

Мы следуем за Надеждой и Артемием. Надежда берёт первое интервью у гостей, стоящих у посадочной станции рядом с анкерной опорой.



– Аркадий Бирюков, приехал из Екатеринбурга. Являюсь координатором адресного проекта в нашем городе, а мой коллега Василий Десятков дипломник по этому проекту. Тема его диплома – обследование улиц Екатеринбурга на предмет прокладки струнного транспорта. Этот транспорт ждут в нашем городе. И поэтому мы делаем первые шаги для продвижения SkyWay в нашей местности. Василий является студентом Уральского федерального университета, кафедра градостроительства. И поэтому уже в этом году будет заниматься конкретной реализацией адресных проектов. Василий первый раз здесь, а я уже четвёртый.

– Аркадий, что вы ожидаете от сегодняшнего праздника?

– SkyWay – это уже моя жизнь. С 2014 года я в этом проекте и начал инвестировать – взял на себя такую ответственность. И стал в своём городе заниматься адресными проектами. После первого ЭкоФеста я встретился с Анатолием Эдуардовичем, после этого он и благословил меня на продвижение струнного транспорта, сказал одно слово: «Работайте!»



– Мы продолжаем знакомиться с нашими гостями, и я подхожу к стоящей около станции нашей гостье. Представьтесь, пожалуйста.

– Я – Люта из города Вильнюса, Литва.

– О как здорово! У нас очень много гостей из разных стран. Что вы ожидаете от сегодняшнего мероприятия?

– Я здесь уже во второй раз. Прошлый раз я хотела убедиться, действительно ли реализовывается этот проект. Раз ты финансируешь, то хочется увидеть плоды. Сегодня у меня совсем другое настроение. Вижу, что всё движется вперёд, во что я верила всегда. Я попала как бы в другой мир, в другую реальность. Изо всех стран собрались люди, но было ощущение, что это одна огромная семья. В музее я нашла свою фамилию на звёздном небе. Это только первые впечатления...

.... * * * ....

Артемий:

– К нам прибыли гости изо всех уголков мира. Посмотрите, сколько флагов у участников праздника. Давайте спросим у них, что они ожидают от ЭкоФеста. Представьтесь, пожалуйста.

– Я из Грузии. У нас в стране большие транспортные проблемы. Особенно в курортных местах. Приезжает много людей на отдых, особенно в Батуми, и у нас всегда коллапс на дорогах. Я думаю, что мы продвинем этот проект очень серьёзно, потому что наше правительство очень заинтересовано в струнных дорогах. Перед вами вся наша грузинская команда, которая работает в частных и государственных структурах, и мы все принимаем активное участие в реализации проекта.

Давид:



– Приветствую SkyWay! Я уже второй раз на этом полигоне. И сегодня я уже с большой группой из десяти человек. Мы заинтересованы в этом. У нас есть как крупные инвесторы, так и среднего звена. Уже больше года мы в этом бизнесе. Мы поздновато узнали о «струнах», упущено время, но теперь стараемся не отстать от общего ритма. Мы из Грузии и из Азербайджана и хотим сделать мир добрее и проложить удивительные дороги Юницкого.

.... * * * ....

Продолжает Михаил Кириченко. На табло времени ЭкоФеста 2.59.56:

– Дорогие друзья! Хочу напомнить вам, что совсем немного времени осталось до кульминационного события нашего сегодняшнего праздника – выступления генерального конструктора ЗАО «Струнные технологии» Анатолия Юницкого. Предлагаю постепенно подтягиваться к сцене, которая располагается в дальней части ЭкоТехноПарка.

.... * * * ....

– И вот наступил наш кульминационный момент на сегодняшнем Фесте. Перед вами выступит Анатолий Юницкий, создатель струнных технологий, главный конструктор SkyWay. А после выступления вы можете задать свои вопросы – будут работать три микрофона. Вам слово, Анатолий Эдуардович!

А. Ю.:



– Волнуюсь, как студент на первом экзамене. Казалось бы, чего волноваться – у нас всё идёт прекрасно, всё хорошо. Итак…

Дорогие друзья, партнёры, инвесторы и просто энтузиасты СкайВэй!

Рад вас всех приветствовать на ЭкоФесте, уже третьем по счёту. ЭкоФест – не просто встреча друзей, это ещё и отчётное собрание инжиниринговой компании «ЗАО «Струнные технологии» перед своим учредителем – «Глобал Транспорт Инвестмент Инкорпорейтед», перед присутствующими здесь совладельцами технологии и ещё сотнями тысяч инвесторов, которые не смогли в этот день приехать в Марьину Горку.

Сегодня вы всё увидели своими глазами, получили много впечатлений. Вот что сказал мне недавно один из членов правительства Эмиратов, который видел много технологических чудес в своей жизни: «Примерно за 50 миллионов долларов Вы сделали столько, «с колёс», не имея устойчивого финансирования и реальной поддержки, многие известные корпорации, имеющие миллиардные прибыли, не смогли бы сделать и за 5 миллиардов долларов. Вы как инноваторы уникальны и являетесь исключением, а не правилом не только с позиций инженерии, но и с точки зрения финансирования технологии и привлечения инвестиций».

У нас уже есть собственное 4-этажное офисное здание; собственное производство с несколькими заводскими цехами, оснащёнными самым современным станочным парком; у нас уже работает более 600 инженеров; у нас 36 гектаров земли недалеко от столицы, на которой построено 5 тестовых участков общей длиной около 4 километров; нами спроектировано и изготовлено 6 принципиально разных моделей рельсовых электромобилей: юникар, юнибайк, подвесной юнибус, бирельсовый юнибус, высокоскоростной юнибус,

юнивинд – большая часть из которых сертифицирована; мы сделали самый крупный в мире дрон, а также создали социальный электромобиль, который скоро побежит по автомобильным дорогам мира. Мы наладили собственное производство целой линейки мотор-колёс и разработали интеллектуальную систему безопасности и управления подвижным составом; у нас даже есть струнная интеллектуальная система охраны периметра.

Сертифицированы 4 типа подвижного состава: 2-местный юнибайк, 14-местный монорельсовый юнибус, 48-местный бирельсовый юнибус и юникар в двух вариантах исполнения – 18-местный трёхсекционный и 6-местный односекционный. На трёх из них сегодня можно прокатиться, кроме юнибайка: после выставки в Сингапуре он сейчас в пути – возвращается домой.

Спроектирован и изготовлен уникальный 6-местный высокоскоростной юнибус семейного типа, то есть наш скайвэевский спортивный электромобиль, премьера которого состоится в сентябре в Берлине на международной выставке InnoTrans-2018. Несмотря на малую вместимость, как у легкового автомобиля, он позволит в перспективе обеспечить производительность высокоскоростных междугородных магистралей СкайВэй более миллиона пассажиров в сутки, что на порядок больше, чем у высокоскоростной железной дороги, при расходе электрической энергии (в пересчёте на топливо) – 8 литров на 100 километров пути, или 1,3 литра на 100 пассажиро-километров. Например, аналоги – 2-местные спортивные автомобили такого же класса при скорости 500 км/час будут расходовать более 100 литров топлива на 100 километров пути (правда, они не смогут развить такую скорость, так как автомобилю для этого потребуется двигатель мощностью около 3 тысяч лошадиных сил). Так же, как и частные легковые автомобили Генри Форда семейного типа завоевали весь мир, в конечном итоге победив получившую масштабное развитие в 19 веке железную дорогу, так и этот высокоскоростной юнибус уже в недалёком будущем, когда появится сеть струнных дорог, станет лидером продаж, так как он будет не дороже традиционного легкового автомобиля.

Вообще всё, что мы делаем, наполнено гуманизмом – единственно правильным отношением к миру через любовь ко всему Человечеству и к каждому Человеку. У нас среди инвесторов много людей с ограниченными возможностями, в том числе колясочников, и я обещал им помочь, расширив их коммуникативность и предоставив новые возможности. Не только для наших инвесторов. Около 130 миллионов человек в мире – инвалиды-колясочники, для которых от мобильности

зависит возможность получения рабочих мест. С этим электромобилем они смогут стать, например, таксистами или развозчиками пиццы. В машину водитель заедет на инвалидном кресле и, сидя в нём, сможет управлять ею. Само кресло выполнено как кресло водителя, имеет электропривод, на котором можно проехать 40 км со скоростью до 20 км/час, то есть само инвалидное кресло, не имеющее аналогов в мире, является маленьким электромобилем. Эту разработку мы покажем на специализированной выставке в Москве в сентябре этого года, чтобы привлечь максимальное внимание не только к нашему социальному электромобилю, но и к проблеме мобильности для людей с ограниченными возможностями.

Технология СкайВэй всё больше демонстрирует свою универсальность и созидательность. За этот год мы реализовали ряд сопутствующих струнному транспорту продуктов, демонстрирующих потенциал инфраструктурной синергии, заложенной в инженерный базис самой технологии SkyWay.

Например, на базе вертолёта КА-26 мы спроектировали и изготовили самый крупный дрон в мире, который сможет перевезти 1,5 тонны груза на высоте в несколько километров со скоростью 170 км/час на расстояние до 500 километров. Это не игрушка – он необходим нам для строительства струнных дорог в сложных природно-климатических условиях: в горах, при пересечении рек, озёр, болот, в джунглях и в тундре. Он успешно проходит испытания.

Дрон – настоящий вертолёт на продажу, он имеет разработанные нами автопилот и интеллектуальную систему управления с техническим зрением – это самое главное в любом дроне. Но мы совершенствуем и сам вертолёт: после испытаний нашей автоматики и исполнительных механизмов дрон станет внешне совсем другим – у него будет другой, более эффективный и более надёжный двигатель, другой, разработанный нами и более аэродинамичный корпус, и даже лопасти винтов будут другими, нашими, более эффективными. Такой дрон будет стоить на авиационном рынке не менее 5 миллионов долларов. Потребность в таких летательных аппаратах огромная, и к нему уже проявляют большой интерес во многих странах мира.

Мы построили пешеходный струнный мост – лёгкий, красивый, недорогой, чтобы показать, что мы можем проектировать и строить струнные мосты нового типа: автомобильные, железнодорожные, пешеходные. Они будут дешевле традиционных балочных мостов в 2 раза, и в них не будет над каждой опорой температурного шва – самого проблемного места традиционного балочного моста, где каждое

колесо автомобиля стучит и подпрыгивает, что снижает срок службы как самого моста, так и автомобиля.

Через эти и другие разработки мы демонстрируем одну из самых важных характеристик технологии СкайВэй – её гибкость, способность отвечать на вызовы времени.

Так, мы реконструировали лёгкую эстакаду на Г-образных опорах, усилив и рельсо-струнную путевую структуру, и опоры, поэтому по ней вы сможете прокатиться на 14-местном юнибусе. А ведь он в 5 раз тяжелее юнибайка, под который эта дорога и была спроектирована и построена.

Мы над нашей внутренней автомобильной дорогой построили ещё одну струнную дорогу – суперлёгкую с пролётами примерно по 250 метров. Правда, она выглядит несколько тяжеловатой из-за высоких опор, с которыми совмещены станции и депо. Это из-за них дорога кажется несколько громоздкой.

Скоро здесь появится ещё одна эстакада, на которой будет проходить обкатку весь подвижной состав. Он изготовлен на нашем минском производстве для Технопарка и адресных проектов, в том числе и в Объединённые Арабские Эмираты.

К сожалению, как бы мы ни хотели и какие бы усилия ни прикладывали – не всё идёт как задумано. Легко будет тем, кто пойдёт за нами. Для нас этот путь тернист. Та же суперлёгкая трасса – недостроена. Нас подвели поставщики высокопрочной проволоки и металлоконструкций – и в рельсовой путевой структуре ещё нет струн, поэтому мы не можем показать, как работает ещё один наш рельсовый электромобиль – 2-местный подвесной юнивинд. Он стоит на площадке рядом с гостевым домом. Дрон мы также не можем показать в действии здесь – для этого необходима лётная лицензия для ЭкоТехноПарка, и нам её просто не выдадут, тем более при таком скоплении народа.

Меня всё чаще спрашивают: а почему мы не строим высокоскоростную трассу и отстаём от графика и расходуем слишком много инвестиционных средств.

Во-первых, мы сделали больше, чем было в планах, за значительно меньшие деньги, об этом сказал даже наш зарубежный партнёр, которого я цитировал.

Во-вторых, мы являемся венчуром, и планы – не догма, а вектор развития. Например, кто мог предположить, что в Литве меня объявят русским шпионом, заведут уголовное дело, заблокируют все счета и отнимут всё имущество? Один умный человек в Литве мне тогда сказал: «Ты ничего не докажешь. Если не хочешь, чтобы у тебя нашли патроны

под подушкой и наркотики в кармане, срочно выезжай с семьёй из Литвы». Сейчас уголовное дело закрыто, деньги возвращены, и я уже подал в литовский суд иск на правительство Литвы в лице генеральной прокуратуры, возбудившей дело против меня без всяких на то оснований, скорее всего по звонку сверху, и требую компенсации в 10 миллионов евро за нанесённый мне и СкайВэю имиджевый ущерб, а также за упущенную выгоду. Только Литва отбросила нас назад на 2 года и снизила объём инвестиций не менее чем на 100 миллионов долларов.

Я помню, как 3 года назад я стоял один, вот здесь, «в чистом поле», на поросшем бурьяном танковом полигоне и думал: «Что делать?».

Думаете, СМИ в Беларуси нас встретили лучше? На самых читаемых электронных СМИ «Тутбай» и «Онлайнер» вышли серии заказных статей, в которых СкайВэй называли финансовой пирамидой, сам ЭкоТехноПарк – потёмкинской деревней и призывали со мной разобраться. Я запомнил один из сотен аналогичных комментариев под этими статьями, которые, возможно, писали сами продажные журналисты в мой адрес: «Почему этого алкаша с синей мордой ещё не посадили и не выгнали из страны? Куда смотрит КГБ и Президент?» Мы до сих пор судимся с этими СМИ и беларуские суды принимают сторону журналистов: «Они, мол, никого не оскорбляли, и вообще журналист имеет право на собственное мнение». Поэтому мы пойдём дальше – подадим иск на «Онлайнер» в европейские суды. Нанесённый нам ущерб не должен оставаться безнаказанным.

Из-за этих публикаций до сих пор к нам не хотят идти работать многие конструкторы: «Мы не пойдём работать к жуликам, которых скоро посадят». Такого же мнения о нас и министр транспорта Беларуси. Например, при посещении ЭкоТехноПарка он при членах правительства назвал меня преступником. Мне известно, что он требовал убрать из корпоративных журналов «БелАвиа» статьи о СкайВэе и генеральном конструкторе Юницком, не пускал нашу экспозицию – 14-местный юнибус и 18-местный юникар – на международную выставку в Минске и написал на имя Президента Беларуси отрицательное заключение. Поэтому Президент так и не посетил наш ЭкоТехноПарк, хотя такое посещение и планировалось.

Национальная Академия наук Беларуси дважды отклонила нашу заявку на получение статуса «Научная организация» под предлогом: «Натянули верёвочку и по ней поехали – какая же здесь наука?»

Не удивительно, что за 2 года мы так и не смогли отвести землю под тестовую высокоскоростную трассу длиной 21 км, хотя мы собрали 16 согласований с печатями, начиная от энергетиков и связистов

и заканчивая пожарниками и экологами. Мы получали от вышестоящих чиновников ответы типа: «Ваши доводы о том, что СкайВэй необходим Беларуси, неубедительны: по болоту, где пройдёт трасса, будет вырублено много ценных пород деревьев, да и птичек жалко: их погибнет от высокоскоростного юнибуса видимо-невидимо».

Известно: «Если гора не идёт к Магомету, то Магомет пойдёт к горе». Наши инвесторы не могут ждать годами. Поэтому, примерно, полгода назад я стал искать возможность построить высокоскоростной тестовый комплекс в другой стране.

Сегодня я могу назвать эту страну – это Объединённые Арабские Эмираты. Мы получили поддержку правительства этой страны.

«Мы очень нуждаемся в ваших дорогах –экономичных, экологичных, безопасных, но у нас совершенно другие природно-климатические условия», – сказали нам в Эмиратах. Невыносимая жара, высокая влажность, ураганные ветры, морские соли в воздухе, воде и земле, которые разъедают любые конструкции, песок и пыль, которыми пропитано буквально всё. «Мы не можем взять эти технологические риски на себя. Покажите прототипы ваших дорог здесь и включите затраты на них в стоимость адресных проектов по государственным контрактам. Тем более, у вас нет ещё высокоскоростного комплекса, вы даже скорость в 150 км/час не можете показать – слишком короткие тестовые участки в Беларуси. У вас нет демонстрации перевозки тяжёлых грузов, в том числе морских контейнеров, как и нет трасс с пролётами более 1 километра».

Правительство подтвердило слова делом. Они уже продемонстрировали, как необходимы им струнные дороги. Нам выделена земля, в общей сложности более 50 гектаров, под две технологические площадки СкайВэй: один участок длиной 2,5 километра под городские и грузовые комплексы, в том числе для перевозки морских контейнеров массой до 35 тонн, где мы планируем получить скорость 150 км/час; второй участок длиной 25 километров, где мы планируем получить скорость в перспективе до 600 км/час, с увеличением длины участка до 60 километров, где в будущем мы построим форвакуумную трубу ГиперЮ и получим скорость 1250 км/час.

Над этим гиперскоростным проектом я работаю более 40 лет – с 70-х годов прошлого века, ещё до того как я изобрёл СкайВэй. За эти годы все технические решения уже созданы, и это будет ещё одна прорывная транспортная технология, кардинально отличающаяся, например, от ХайперЛупа Илона Маска.

Земля в Эмиратах нам выделена бесплатно, хотя рыночная стоимость этой земли – 750 миллионов долларов. Такая инвестиция

в СкайВэй дорогого стоит – это означает, что нашим партнёром стало правительство этой самой инновационной страны в мире, и эта страна хочет, в отличие от России, Литвы и Беларуси, стать мировым центром развития и продвижения нашей прорывной транспортно-инфраструктурной технологии. И хочет, чтобы именно там была построена «Струнная долина» – аналог «Силиконовой долины» в США, где будут апробированы не только все струнные транспортные технологии, но и сопутствующие им инфраструктурные технологии: линейные города, новая «зелёная» энергетика, реликтовая плодородная почва, вакуумное стекло и многое другое.

К строительству в Эмиратах мы приступаем в сентябре. Всё для этого готово. Это наши первые адресные проекты, так называемые «связанные проекты» – прототипы транспортно-инфраструктурных комплексов под государственные заказы в тропическом исполнении.

Как только мы начнём стройку, откроются все контракты, по которым пойдёт финансирование. Таких проектов сегодня – десятки общей протяжённостью в несколько тысяч километров на общую сумму более 10 миллиардов долларов. Это и грузовые, и городские, и междугородные трассы в Эмиратах, Саудовской Аравии, Египте и других странах Ближнего Востока, и даже в далёкой от Эмиратов Бразилии.

Таким образом, в Эмиратах будут построены не просто некие тестовые участки, а инновационные технологические платформы, в которых будет создана вся сопутствующая инфраструктура, необходимая и достаточная для того, чтобы мы стали мировыми лидерами в транспортно-инфраструктурной технологии СкайВэй, а именно: научно-исследовательская; образовательная; эксплуатационная; проектно-конструкторская и производственная для серийного производства, а не для опытного производства, как в Минске. Здесь будет и своя солнечная энергетика – линейная, вытянутая вдоль трассы, и многое другое. И всё это – золотой ключ к заказам и финансированию большого количества проектов по всему миру. И мы должны зафинансировать технологию в тропическом исполнении за оставшиеся этапы: 13-й, 14-й и 15-й в пределах запланированного ранее бюджета. Уже на этих этапах, как и планировалось прежде, к нам поступят первые крупные авансовые платежи по проектам. Больше денег нам не потребуется.

Многие наши инвесторы, особенно те, кто вложил небольшую сумму, проявляют беспокойство по поводу IPO, дивидендов и обратного выкупа долей. При этом немногие знают, что самым крупным

инвестором до сих пор является инженер Юницкий. Но я спокоен за свои вложения, они очень быстро капитализируются, и группа компаний СкайВэй уже оценена рынком минимум в 5 миллиардов долларов, раз доли общей номинальной стоимостью в 400 миллиардов долларов покупают на рынке тысячи инвесторов с дисконтом 80 и менее. Кстати, эту оценку моей интеллектуальной собственности в 400 миллиардов долларов делал не беларус Юницкий, как писала жёлтая интернет-барахолка «Онлайнер», а независимая оценочная компания, имеющая международные лицензии на право оценки интеллектуальной собственности и исключительных прав на ноу-хау.

Я не только создал технологию СкайВэй, но и продолжаю вкладывать в неё практически все деньги, которые зарабатываю.

Почти 5 лет назад начала функционировать инвест-проводящая система для финансирования технологии СкайВэй по нетрадиционной схеме, в хорошем смысле этого слова. Она была создана в интересах инвесторов, а не в моих личных, при этом общее количество долей в технологии не изменяется с приходом новых инвесторов: их количество неизменно, то есть доля каждого инвестора (в процентном отношении) не может быть уменьшена, «растворена», основателем, как, например, это произошло в Фейсбуке. Таким образом, у меня как у основателя покупается доля, и моя доля, естественно, уменьшается и юридически – эти деньги мои. Но на самом деле я даже не вижу этих инвестиций – они автоматически реинвестируются системой в ЭкоТехноПарк СкайВэй. При этом, естественно, до нас доходит только часть инвестиций, порядка половины, хотя я взял на себя ответственность за все 100% этих вложений. Если это и мошенничество, как считают некоторые, то оно какое-то странное, если не сказать – извращённое. Ведь обычно мошенники сбегают с чужими деньгами, а здесь – свои деньги отдаются в общее дело, и никто при этом не прячется и не убегает.

В настоящее время мы дополнительно создаём принципиально новую технологическую платформу на основе блокчейна. Эта работа выполняется совместно с партнёрами из Объединённых Арабских Эмиратов, так как это единственная страна в мире, где блокчейн поддерживается и развивается на государственном уровне, в том числе для применения на транспорте.

На данной платформе мирового масштаба будет построена безопасная и отказоустойчивая система управления всеми технологиями СкайВэй: Технопарками, адресными проектами СкайВэй, подвижными составами, инфраструктурой и создаваемой мировой сетью Транснет.

Так же с помощью нашей блокчейн-платформы мы запустим новую криптовалюту. Это больше, чем просто расчётная единица. Наша криптовалюта позволит не только использовать все сервисы Транснета, но и даст каждому возможность участвовать в его развитии и видеть свой вклад.

В октябре этого года будет представлен новый этап в нашем развитии: начнётся переоформление обязательств в группе компаний СкайВэй с их так называемым «обратным выкупом» компанией. Также у инвесторов будет возможность обменять свои доли СкайВэй на токены Технопарков и адресных проектов на платформе блокчейн.

Объясню это более подробно. Мы дадим возможность приобрести токены тем, кто первыми инвестировал в технологию SkyWay в 2014 году. Затем поэтапно будут добавляться те, кто присоединялся к нам позже – в 2015 году, в 2016 году и так далее вплоть до тех, кто получил доли в подарок.

Обмен долей в технологии SkyWay на токены технопарков и адресных проектов позволит инвесторам быстрее увидеть реальную ценность и стоимость того вклада, который они совершили. У них будет возможность управлять токенами, выбирая способ их реализации.

Параллельно с обменом обязательств на токены будет проводиться и продажа криптовалюты за деньги. Поэтому цена токена, как и цена любой валюты и криптовалюты, регулируется рынком и будет повышаться, пока будет расти спрос на неё.

Сами токены будут обеспечены, в первую очередь, доходами SkyWay от прибыльно работающих адресных проектов, которых со временем будет становиться все больше и больше.

Никто и никогда ничего подобного не предлагал и не делал, тем более в мировом масштабе. А мы сделаем это вместе с вами, как сделали этот ЭкоТехноПарк в Марьиной Горке.

Мы вместе с вами создаём невероятно сложный бизнес, в самой консервативной и коррумпированной отрасли – транспортной. Отрасли, где новые виды транспорта появляются раз в 100 лет и пробивают себе дорогу десятилетиями, если не столетиями. Например, если взять более простое решение, такое как уздечка, то от идеи до массового применения этому изобретению понадобилось 700 лет, а всем привычному седлу потребовалось для этого ещё больше времени – тысяча лет.

С нами будут и дальше бороться недобросовестные конкуренты и их лоббисты, используя все мыслимые и немыслимые методы. А мы победим, проиграют они, так как СкайВэй в силу своих беспрецедентных технико-экономических и социально-политических

преимуществ перед другими видами транспорта нужен всему человечеству, а не отдельно взятой стране, компании или чиновнику.

С нами лучше дружить, чем воевать – тогда хорошо будет всем.

ЭкоТехноПарк в Марьиной Горке будет и далее продолжать развиваться и совершенствоваться, так как он создан в логике «На 100 лет». Мы отсюда никуда не уходим, просто вектор нашего перспективного развития был уточнён в силу перечисленных мной обстоятельств.

Спасибо за внимание, и «Строй СкайВэй – спасай планету!»

И ещё…

«Прогуливаясь» по интернету, наткнулся на любопытную информацию, которая была напечатана в одной из новозеландских газет. Учёные этой страны попытались спрогнозировать будущее планеты Земля. Тот прогноз был опубликован не вчера-позавчера, а 106 лет назад. Сто шесть лет! И что удивительно в этом факте, пишет Business Insider, – прогноз подтвердился, получилось всё точно.

О чём идёт речь?

14 августа 1912 года в разделе «Научные заметки и новости» газеты «The Rodney and Otamatea Times» напечатали прозорливый абзац, предупреждающий, что атмосфера Земли меняется из-за наращивания производства ископаемых видов топлива в мире. «Потребление угля влияет на климат», – говорилось в заголовке.

Приведу тот абзац дословно: «В настоящее время в печах по всему миру сжигается около 2 млрд тонн угля в год. Продукты горения, объединяясь с кислородом, ежегодно добавляют около 7 млрд тонн углекислого газа в атмосферу, который становится одеялом для Земли и повышает ее температуру. Эффект от этого может быть значительным в течение ближайших нескольких столетий».

Хочу отметить, что новозеландцы не были первыми, кто написал это точное предсказание. Тот же текст был опубликован месяцем ранее, 17 июля 1912 года в австралийской Braidwood Dispatch.

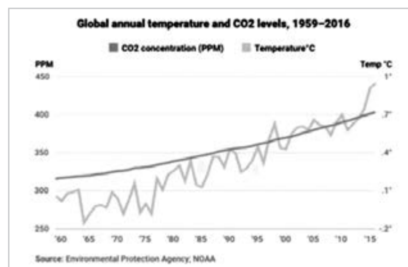
До этого в марте 1912 года он появился в Popular Mechanics. А фактически научную дискуссию о влиянии угля на нашу атмосферу начал New York Times ещё в 1850-х годах.

Что удивительно – предсказание, прогноз или выводы оказались весьма точными.

По данным Business Insider, в 2016 году мир потребил более 5,3 млрд тонн угля. Атмосфера Земли теперь содержит беспрецедентное количество CO_2: его концентрация находится на самом высоком уровне за последние 800 тысяч лет.

Высокая концентрация загрязняющих веществ в воздухе несёт болезни и смерти, а жара вызывает пожары и подъём уровня морей.

Динамику роста уровня CO_2 и мировой температуры в Business Insider показали на графике:



Мой вывод: уголь не надо сжигать в топках и мартенах, чтобы добыть электрическую энергию, выплавить металл или обогреть себя, его нужно превращать в плодородную землю, в гумус. И не только сам уголь, а лучше всего для этого подходит бурый уголь и сланцы, которых на планете сотни триллионов тонн, но и все отходы от их сжигания – золу, шлак, дымовые газы – также нужно превращать в гумус. Ведь уголь – это древнее дерево, которое взяло энергию от Солнца и всё необходимое для своей жизни – из древней почвы. Тогда вокруг электростанций появятся реликтовые чернозёмы, на которых мы посадим сады. И отходом работы таких реликтовых солнечных электростанций станут плоды: фрукты, овощи и ягоды. И ту энергию, которую мы добудем от сжигания угля, мы будем черпать из космоса, из древнего Солнца, светившего 100 миллионов лет назад. Бесплатно. И в этом нам поможет ОТС – Общепланетарное Транспортное Средство. Космическое Спасительное кольцо человечества вокруг Земли.

Как дополнение скажу: мы живём с вами сегодня в долг у наших потомков. Человечество – машина технократической цивилизации – истратило свои допустимые для биосферы ресурсы за 2018 год в течение 7 месяцев. А учёные из-за прогресса, достигнутого цивилизацией, «обещают» на планете аномальную жару, которая будет длиться более пяти лет. За это время на Земле всё катастрофически поменяется, экологические процессы изменятся не в нашу пользу.



Есть над чем задуматься, дорогие друзья.

Ещё раз повторяю: мы отсюда никуда

не уходим, просто вектор нашего перспективного развития был уточнён в силу перечисленных мной обстоятельств – мы устремлены в будущее.

Спасибо, что слушали меня, и будем жить под девизом –

«Строй СкайВэй – спасай планету!»

.... * * * ....

Михаил Кириченко:

– Дорогие друзья! Прежде чем мы перейдём к открытому микрофону, к вашим вопросам, мы предлагаем вашему вниманию два небольших сюрприза, предназначенных для Анатолия Эдуардовича. Вначале региональный лидер SkyWay из Магнитогорска Валерий Говлатюк вручит небольшое памятное панно, а что будет потом, вы скоро узнаете…



Валерний Говлатюк:

– Привет, ЭкоФест! Хочу поделиться с вами огромной радостью. Начиная с 2014 года и до сегодняшнего дня, меня не оставляло желание включиться в проект Анатолия Эдуардовича. Идея подарка возникла, когда он рассказывал о будущих раскопках. Она была поддержана моей командой и моим спонсором Николаем Шубиным. И мы поручили этому замечательному человеку, члену команды, инвестору 2016 года, изготовить этот памятный сувенир… давайте покажем его…



– Похож?

– Похож, похож!..

– В этой картине использовано около двадцати камней-самоцветов, одним из основных является знаменитая орская яшма с месторождения гора Полковник. И у меня есть совершенно твёрдая уверенность в том, что камень, силу, красоту и мощь которого представляет наша матушка-земля и золотые руки исполнителя сувенира Сантыкбая Баркутбаева, будут залогом того, что мы добьёмся своего. Строй СкайВэй!

– У нас ещё имеется и второй сюрприз. У нас есть группа инвесторов из Австралии. Они готовятся и хотят продемонстрировать национальный танец. Если я не ошибаюсь, он называется «Хуга». Будут танцевать перед сценой на траве. Они прибыли сюда из Австралии и Новой Зеландии, чтобы представить этот регион мира. Они, как всегда, возят с собой элементы национальной культуры.

Ведущий группы:

– Для господина Юницкого мы подготовили ист-токинг, который имеет сакральное значение. От имени всей Новой Зеландии это подарок доктору Юницкому. И мы должны закрепить всё это, прикасаясь лбами и носами друг к другу. Итак, это не просто сувенир, а оберег-сувенир, который способен защитить доктора Юницкого от всех несчастий.

– А сейчас, дорогие друзья, танец «Хуга».

После завершения танца раздались дружные восклицания одобрения и рукоплескания. И после этого каждый участник танцевального ансамбля подходил и пожимал Анатолию Юницкому руки, все желали ему здоровья и процветания.

– А сейчас – свободный микрофон. Высказаться или задать вопрос может каждый желающий. Приступаем. Первый микрофон, пожалуйста!



– Всем доброго дня! Беларусь, город Брест. Инвестор. Я уже второй раз принимаю участие в Фестивале – ЭкоФесте. Мне хотелось бы проехать на юникаре, но не получила такую возможность. Жаль. Почему-то не всех пускают. Второй вопрос. В Бресте не знают о струнных дорогах. Нет рекламы, к сожалению, никакой информации. В Беларуси рождается такое чудо, а об этом ничего неизвестно – молчат и радио, и телевидение. Или город Чехов, в Подмосковье. Я там жила некоторое время. И там такое же положение – ничего не знают о SkyWay.

А. Ю.:

– Отвечаю. Подвижной состав работает в тестовом режиме, а юнибусы всего по одному экземпляру. И мы за день не можем прокатить больше пяти тысяч человек, поэтому просим простить нас за это. У нас пока нет настоящей станции. Это пока модель для демонстрации. И это не я определяю. Многие путают нас с неким инвестиционным фондом. Мы только инжиниринговая компания. Мы – инженеры.

И никаких инвестиций мы не привлекаем. Никакой рекламы мы не даём, кроме технологической рекламы. Рекламу дают инвестиционные фонды, которые привлекают инвестиции, не мы.

Поэтому и неудивительно, что нет нигде о нас рекламы. А есть ли реклама о нас в Белорусском государственном университете или в Академии Наук? Или в «Минскпроекте»?

Микрофон № 2:



– У меня вопросов нет. Я хочу высказать огромную благодарность Богу за то, что Он столько лет хранил вашу мечту в Вашем сердце. По-человечески, без поддержки Всевышнего, Вы могли миллион раз сдаться в своей борьбе. Спасибо Господу за то, что Он дал вам силы и терпение, настойчивость и талант созидателя. И мы будем молиться за то, чтобы небесный Хранитель даровал Вам долгие годы жизни, крепчайшее здоровье, чтобы был выигран каждый суд, что свалили на Вас недоброжелатели, а мы следуем за вами и чувствуем себя уверенно и комфортно. Слава Богу за Вас!

Микрофон № 1:



– Роман, город Краснодар. Технический вопрос. Возможно ли физически поставить юнибайк на колёса для того, чтобы он подъезжал к дому, как такси, забирал человека и добирался до станции, и дальше пассажир следовал по своему маршруту. А потом опять тем же путём, по холоду, дождю и метели, возвращался к дому.

А. Ю.:

– Это всё можно сделать, но в этом нет необходимости. Нельзя новый вид транспорта приспосабливать под старое. Как нельзя, например, приспосабливать автомобиль к телеге и лошади или паровозу. А самолёты под автомобиль. И нам это не нужно делать. Это неэффективно и не оправдано. Но это возможно, если кто-то захочет сделать это за отдельные деньги.

Второй вопрос:

– О головке рельса. Мы уже второй год здесь, а не можем увидеть, как всё это выглядит. Там технический вопрос или планы меняются?

А. Ю.:

– Дело в том, что рельс – это условное название. Это поверхность качения. Почему вы представляете головку рельса как у железнодорожного рельса? Головка рельса в нашем случае – это стальная труба. Мы не можем сегодня сделать свои рельсы. Всё, что вы видите, не очень нам подходит. Но это есть в промышленности, и это можно сегодня, а не завтра, купить. Если мы начнём делать свои рельсы, то все инвестиции уйдут только на это. Будут только рельсы и не будет ничего другого. Железнодорожники почти за двести лет научились делать рельсы, чтобы они были идеально ровными. Вы знаете, сколько они вложили средств в то, чтобы добиться этого? Прокатные станы, металлургические заводы… Миллиарды долларов. Мы идём по другому пути – используем то, что есть и при этом делаем свой рельс. Он будет. Не сегодня, но он будет. И то, что вы увидели, заметили, что есть некоторое постукивание, пошатывание, в этом ничего удивительного нет, потому что данная труба, которая используется в качестве рельса, получается из полосы. Когда мы полосу начинаем гнуть, чтобы сделать профиль, появляются неровности, поперечные и продольные, труба не может быть ровной. И поэтому появляются некоторые неровности, на которых колесо и стучит. И это практически нельзя убрать.

Когда у нас будет свой рельс, этого не будет. И в следующем году в Эмиратах мы будем ездить по своим рельсам. Работа ведётся, но она не делается так быстро, как хотелось бы. То есть я разумно распределяю инвестиции.

– Там, где будут проходить трассы, обязательно ли вырубать деревья, губить растительность?

– Не обязательно. Всё зависит от заказчика. Скажет, чтобы мы поднимались выше деревьев, мы не будем трогать деревья. Такая дорога будет стоить дороже. Но если заказчик, заключив договор, опустит дорогу ниже, то придётся рубить деревья.

Микрофон №2:



– Россия. Орёл. Валентина Полянская, консультант. У меня вопрос по адресному проекту. Наш город растянут по длине, и люди ездят с одного конца в другой. Например, Знаменка, микрорайон Сталепрокатный. У нас знают об этой проблеме. Знает правительство области, городской департамент,

департамент градостроительства, депутаты, все поддерживают меня. Команда для переговоров с вами создана, она готова приехать к вам. Подскажите, как с вами связаться и провести деловые переговоры.

А.Ю.:

– Одного желания, чтобы появился адресный проект, недостаточно. Самое сложное – это не желание, а инвестиции. Если на проект не будет денег, то он никогда не будет реализован. Вначале нужно изучить его, выяснить, насколько он будет эффективен в данном регионе. А это зависит от бизнес-плана и технико-экономического обоснования. Эта работа в Орле никем не делается, и естественно никакой инвестор в этот проект не пойдёт. Чтобы его реализовать, нужно проанализировать, необходимо ли это с экономических соображений. Будет ли он окупаться. Для этого нужно готовить бизнес-план. И это должны делать те, кому это всё нужно, а не мы.

Таких проектов могут быть миллионы. Мы можем предлагать по всему миру эти проекты. Также как автомобильная дорога нужна в любом месте. Ткнём пальцем в любую точку карты земли – там они нужны. Но там нужны и небесные дороги. Но кто-то должен обосновать экономическую составляющую, сделать её окупаемой и необходимой.

Микрофон № 3:



– Город Вологда, Россия. Моё глубочайшее уважение к вам и вашей команде. Хотелось бы услышать ваше видение будущего… Сейчас, как мы знаем, проект уже не комок и даже не снежный ком, это уже огромная лавина. У вас талантливая команда специалистов, все мастера своего дела. Но они всё равно ограничены. Как вы видите, дальнейшее продвижение проекта – долгий путь, начиная от изысканий, полевых работ, геодезии, проектирования, монтажа линии и монтирования подвижного состава… Я к чему? Это же просто огромные объёмы. У вас будут субподрядчики… Как обстоит дело сегодня?

А. Ю.:

– Мы развиваемся очень быстро. Да, у нас сплочённая команда. Сегодня у нас инженеров более шестисот человек, хотя три года назад я был единственный сотрудник. Естественно, дальше мы должны развиваться ещё быстрее, потому что для того, чтобы строить миллионы километров дорог, а это время наступит лет через десять, то в нашей компании должно работать более ста тысяч человек.

По всему миру филиалы, компании и так далее. Если мы будем отдавать на сторону проектирование и строительство полностью, то мы потеряем бизнес. И вы как акционеры потеряете свои инвестиции и дивиденды. Мы этого допустить не можем.

Мы должны это всё держать в своих руках. Естественно, у нас будут субподрядчики, они есть в Эмиратах, есть консультанты, через которых мы работаем, это те организации, которых назначило правительство. Будут делать металлоконструкции, бетонные работы, геодезические и геологические изыскания, мы же будем сопровождать их на местах силами своих проектных и производственных предприятий. Строительство… Этапы строительства. Допустим, бетонные работы, фундаменты. Конечно, это работа местных организаций.

А вот натяжение струн, анкеровка, какие-то другие вещи, где есть ноу-хау, будем делать мы, и контроль будет за нами. У компании Боинг 10 тысяч поставщиков, они делают в разных местах крылья, двигатели, шасси и собирают самолёт, детали для которого взяты со всего мира. И это самолёт американский. Так и мы будем работать.

И естественно будем свои производства развивать, в том числе в Эмиратах, и мы хотим уже там организовать серийное производство. И в то же время будем использовать и для подвижного состава металлоконструкции подрядчиков по всему миру, партнёров, которые уже есть у нас сегодня.

Спрашиваете, сможем ли мы построить небесные дороги в Беларуси? Можем, но нет заказов. Зачем нам здесь субподрядчики? Или в России. Вы откуда? Из Вологды? То же самое – будут заказы, мы построим и у вас. Но опять же – на основе конкурса. Если вы выиграете тендер у других, то будете иметь право строить сами. Поэтому мы и выбираем более эффективного субподрядчика – цена, качество, сроки строительства и окончание. О конкурсах информация открытая.

Микрофон №1:

– Я из Австралии (перевод ведущего). Мой вопрос – на какой стадии происходит внедрение проекта в нашей стране?



А. Ю.:

– Австралия – страна сложная для продвижения небесных дорог. Там всё слишком зарегулировано. То, что мы решили в Эмиратах за полгода, в Австралии мы не можем решить за три года. Поэтому у вас пока идёт работа только рекламного плана, информирование о том, что есть замечательный проект СкайВэй. А что касается адресного проекта, то было предложение по университету в Аделаиде. Какое нам поступило предложение? Нам сказали так: вы постройте дорогу за свой счёт. Но если нам дорога не понравится, вы должны снести её за свои средства. Как вы думаете, мы будем делать такой адресный проект? Правильно, не будем.

– Очень жаль. Да, в Австралии очень много бюрократии. Но есть ли шанс что-либо изменить в лучшую сторону? К вам приезжал Род Хук, он вёл с вами переговоры и не один раз.

– Не от нас это зависит. От нас и от меня лично зависит технология, а не реализация. Реализация за счёт других, те, кто продвигает проект. Так делайте эту работу. Найдите проекты, найдите инвестиции, и мы реализуем проект. Одно из предложений в Австралии прозвучало десять лет назад. Правительство намеревалось дважды построить скоростную дорогу «Мельбурн–Сидней–Брисбен». Даже нашли 30 миллионов долларов на исследование – тому, кто выиграл тендер. Исследование было сделано. Там даже упоминался струнный транспорт. Но указывалось при этом, что это просто интересная инновация, и они не готовы рассматривать её конкретно.

И они решили использовать скоростной проект по японским технологиям. А когда посчитали стоимость японского предложения, то оказалось, что на это нужно 80 миллиардов долларов. Как говорят, прослезились и закрыли проект. Мы предложили за эти деньги построить кольцевую трассу с двумя диагональными трассами. Это подняло бы экономику страны в разы. Всё повисло в воздухе. Что, мы должны навязывать свои предложения?

– Заинтересованы ли вы работать на биотехнологиях, в частности, создание масла и дизельного топлива на основе конопли?

– По-моему, у конопли другое предназначение. Более эффективное. Шучу. Нет, мы не заинтересованы. Мы заинтересованы в создании энергетической составляющей, зелёной технологии – и у нас опыт в этом есть. И одно из таких направлений – энергия древнего солнца. Зелёные стараются закрыть все угольные электростанции в Австралии, потому что они создают проблемы в экологии. Мы можем эту энергетику изменить, и поэтому угольные электростанции не будут вредны, потому что «отходами» от работы угольных электростанций станут плодородные почвы и посаженные на них сады и виноградники, то есть плоды, соки, напитки, вино. Из угля и отходов от его сжигания мы сделаем гумус для повышения плодородия почвы.

Потому что уголь – это древнее дерево. А дерево взяло энергию у солнца и всё нужное для жизни из почвы. Поэтому уголь по составу – это древняя почва. И эту почву сегодня разрабатывает фермер Юницкий, это его земля и владения, которые вы видите перед собой. Вот эти технологии более интересны и важны, и они более важны для Австралии.

Микрофон № 2:



– Алексей, Россия, город Уфа, Башкортостан. Вопрос такой. Получены сертификаты на некоторые виды подвижного состава. А получены ли сертификаты на саму струнную технологию? Я имею в виду опоры, рельсы, то есть сам путь.

А. Ю.:

– Большинство людей и инвесторы в том числе не понимают, что такое сертификация. Вообще не понимают. И боятся этой сертификации как какого-то страшного зверя. А на самом деле существует сертификация только на оборудование. Строительные же сооружения никогда и нигде не сертифицировались и не будут сертифицироваться. Это должны понять все, кто участвует в создании струнной небесной дороги.

Струнная дорога – это эстакада. Это – мост. И он, мост, строится совсем по-другому. Там надо разработать проект моста, эстакады в соответствии с действующими нормативами. В данном случае это строительные нормативы «Мосты и трубы». И нужно рассчитать эстакаду с учётом долговечности – срок службы не менее ста лет; рассчитать прочность, чтобы знать, какие нагрузки она выдержит – ветровые, температурные, землетрясение, ещё что-то, при этом напряжения в конструкции не должны превышать допустимые с вероятностью «один раз в 100 лет». И чтобы ни один элемент эстакады, в первую очередь сжатый, не потерял устойчивость. Вот такие критерии.

Делается проект, и он согласовывается в государственных органах. Проходит экспертизу, а не сертификацию. Проходит экспертизу, даётся разрешение на строительство, как мы здесь строим, и после этого строится объект. При этом, естественно, любой строительный объект должен возводиться из сертифицированных материалов. Мы же используем сертифицированную арматуру – серти-фи-циро-ванную!

Вы что, думаете, мы её в лесу нашли? Или струну. Она имеет сертификацию. Она уникальна. Это обжатый канат – К-7 (семь проволок), с одной центральной проволокой, диаметром 15,2 мм – диаметр как мой палец. А он выдерживает нагрузку до разрушения в 32 тонны. Он, этот элемент, естественно, сертифицирован. Мы используем бетон, который сертифицирован.

Когда мы строили, то составляли акты скрытых работ. Можно же схалтурить и спрятать брак, а у нас есть акты, можно проверить, что всё сделано по проекту. Сертифицированным лабораториям мы отдавали на испытания образцы бетона. Если бетон не соответствовал, то нужно было создавать новую конструкцию и снова заливать бетон. И, когда эстакада построена, тогда созывается комиссия, которая проверяет соответствие того, что построено, проекту. Если всё нормально, тогда комиссия подписывает акты. И после этого всё вводится в эксплуатацию.

Сертификация у нас где нужна? Для юнибуса – это подвижной состав, то есть там, где есть подвижные части и есть машиностроение. А не строительство.



Микрофон №3:

– Татьяна Семусенко, представитель инвесторов из Греции. Вместо вопроса я хочу представить стихотворение, посвящённое Анатолию Юницкому. Я его так и назвала «Небесные дороги Юницкого».

Мечта многолетняя птицей
взлетела в небесную синь,
в реальность смогла воплотиться
двух струн параллельная нить.
Представились взору пространства,
Огромных масштабов дома.
Юнибусы по небу мчатся,
По струнам их в космос вела.
Под ними скалистые горы,
В ущелье крутом водопад,
Леса, голубые озёра,
Меняется быстро ландшафт.

Промышленность в космос открытый
В проекте давно занесли,
Назвали систему великим
Спасительным кругом Земли.
Идея приносит прогнозы,
Вопрос экологии всей –
Дорога Юницкого сможет
Планету спасти от потерь.
Очистятся воздух и земли
От сотен асфальтовых мин,
Век скорости спишет проблемы,
Расширит в общении мир.
Сбываются сны и гаданья,
Из сказки рождается суть.
За кадром стоят испытанья,
Тернистый в страданиях путь.
В столетья рождается гений,
История знает своё:
Таланты, гонимые всеми,
Сжигались, как в Риме Бруно…
Новаторам стали потери,
Не все воплощались мечты,
Скрывались большие идеи,
Властями набились умы.
Присвоить чужие таланты,
Естественным было враньё,
В открытую грабились гранты
Советским «законным» путём.
Стучаться в закрытые двери,
Ждать помощь, казалось, нет сил…
Но гений рождался, как Феникс,
И снова к идее спешил.
Программа Юницкого в силе,
На финиш выходит объект,
Инвесторы многие мира
Включились в небесный проект.
Этап пролетит за этапом,
В строительстве явный прогресс,
Дороги планеты, как братья,
Помчатся Дорогой Небес!

А. Ю.:

– Спасибо, Татьяна!

Ведущий:

– Микрофон № 1.



– Добрый день! Николай Матвиенко, город Витебск, Беларусь. У меня одно обращение к Анатолию Эдуардовичу, второе – ко всем участникам ЭкоФеста. Я второй раз на таком празднике. В тот раз я как-то постеснялся взять в руки микрофон, а сегодня я уже более уверенный человек и смогу говорить с вами.

Я написал в ваш адрес искреннее личное обращение под названием «Прости».

Прости – не знал про струнные дороги.
Прости, не знал, что это ты создал.
Зато теперь, когда я вижу это, –
В моих глазах ты вдруг Эйнштейном стал…

Почему я вспомнил о Нобелевским лауреате Эйнштейне? Он получил Нобеля за оригинальную теорию, теорию относительности, которая до сих пор не доказана, и неизвестно, когда будет доказана.

А сейчас моё обращение ко всем инвесторам, которые находятся не только здесь, но и по всему земному шару. Если теория Эйнштейна не доказана, но он стал Нобелевским лауреатом, то на ваших глазах гениальная теория небесных дорог превращается в реальность. Я к чему веду? Перед нами стоит человек, который больше четырёх десятилетий посвятил свою жизнь идее спасения жизни на земле, спасению экологии.

И разве такой человек не достоин лауреата Нобелевской премии? (Слова выступающего потонули в рукоплесканиях и возгласах: «Достоин!»)

Он достоин им стать в области Мира. Мы помним двух президентов Михаила Горбачёва и Барака Обаму, которые стали обладателями Нобелевской премии в области Мира. Я слышу одобрительные отзывы, спасибо. Я думаю, что мы должны создать организационный комитет и подать заявку в Нобелевский комитет, и все инвесторы должны поддержать эту заявку, мысленно подписаться под её текстом. (Как писалось в советских газетах: раздались продолжительные одобрительные аплодисменты…)

А. Ю.:

– Спасибо, Николай, спасибо всем! На это я хочу ответить такими словами. Вы знаете, что у нас общего с Альбертом Эйнштейном? Он вначале был безработным. Его никто не хотел брать на работу. И он семь лет проработал в патентном ведомстве Швейцарии, благодаря чему он и разработал свою научную теорию. Я тоже был безработным и начинал свою изобретательскую и научную деятельность в патентном отделе научно-исследовательского института в структуре Академии наук Белорусской ССР. И что вынес Эйнштейн из своей безработицы и патентной деятельности? Он сказал: «Я научился отделять зёрна от плевел», то есть от мусора. Я тоже научился этому, работая в патентной сфере. И я научился отделять и разделять многие вещи острее и лучше других. Научился отделять мусор от чистого зерна, зерна сути любого изобретения. Рационального зерна. И поэтому только благодаря этому умению и качеству я придумал и кольцо вокруг Земного шара, и струнные дороги. Когда понял, что индустрия, которую создал человек, его же и убьёт. Два-три поколения – а дальше точка невозврата для нашей технократической цивилизации.

Я понял и убедился, что надо об этом не только говорить и убеждать, просвещать человечество,но и делать что-то конкретно. Предложил всю земную индустрию вынести в ближний космос при помощи ОТС – общепланетарного транспортного средства. И второе. Транспорт не должен убивать людей. Только автомобильный транспорт убивает ежегодно полтора миллиона человек в год. Вдумайтесь – не войны убивают, а мы сами себя убиваем. А до 15 миллионов ежегодно становятся калеками и инвалидами. Поэтому я и придумал транспорт, который не только не будет убивать людей, но и будет спасать Планету Земля от катаклизмов и катастроф. Поэтому спасибо за вашу идею!

Михаил Кириченко:

– Получим Нобеля и средства вложим в развитие струнных дорог!

А. Ю.:

– Согласен. И поделюсь с Николаем за идею. Десять или сколько там процентов, договоримся. (Оживление в Парке и аплодисменты на шутку).

– Микрофон № 2, пожалуйста!

– Добрый день, добрый день, Анатолий Юницкий! В ноябре 2017 года я и моя семья инвестировали в технологию СкайВэй. Я сразу же поверил в неё. Вначале изучил жизнь Анатолия Юницкого. Убедился: его видение будущего – грандиозно! Я из Калабри, это местность на подошве итальянского сапога. В самом центре Средиземного моря, одного из самых красивых морей мира.



Я надеюсь, что с помощью технологии Юницкого Италия и Калабри раскроются миру ещё глубже. Все достопримечательности, туристические и культурные ценности увидит весь мир. И потому наш проект является средством достижения этой великой мечты.

Удивительно, но я из инвестора превратился в того человека, который продвигает этот проект, я уже менеджер в итальянском мире и организовал два важнейших мероприятия по продвижению нашей технологии. Первое было в феврале в Синополи, а второе – в самом населённым месте данной провинции в Калабри – Реджо.

Везде, где я продвигаю наш проект, политики аплодируют, соглашаются, и на этом всё заканчивается. У нас в Калабри один миллион двести тысяч человек, нужны не аплодисменты, а нужны цифры. Нам сколько нужно поднять людей, чтобы они заговорили о проекте, а политики их услышали?

А. Ю.:

– Я думаю, процентов 10–15.

– За полгода у нас один процент. Значит, неплохой результат. Но я обещаю, что к следующему ЭкоФесту я доведу эту цифру до 15 процентов.

– Такое количество сторонников может и политиков сменить (улыбается).

Ведущий:

– Микрофон № 3.



– Здравствуйте! Меня зовут Роман, город Сумы, Украина. Анатолий Эдуардович, огромное вам спасибо за огромное терпение, которое вы имеете, и что с вашим талантом мы оказались на вершине проекта. Уже он не в туманном будущем, а на расстоянии вытянутой руки.

Встаёт вопрос. Первый. Что будет после пятнадцатого этапа? Продвижение адресных проектов будет происходить параллельно с основным движением, и мы будем получать отдачу, или это как-то иначе будет происходить?

А. Ю.:

– Во-первых, нам надо сделать ТехноПарк в Эмиратах. Правительство тоже туда придёт. Когда приходит инвестор, то он говорит, что нужно избавиться от всех этих акционеров. Естественно, я не соглашаюсь на эти условия. Нам лучше самими зафинансировать ЭкоПарки, а не надеяться на крупного инвестора. Поэтому эта работа будет продолжаться дальше. Потом у нас начинаются более сложные проекты – гиперскоростная система, а потом ещё общепланетарное транспортное средство – ОТС, на которое нужно два триллиона шестьсот миллиардов долларов. Его должно финансировать всё человечество. Для того, чтобы спасти себя и своих внуков от глобальной катастрофы.

И параллельно будет делаться огромное количество адресных проектов. И там, естественно, нужно будет финансировать, но это, скорее всего, будет происходить через криптовалюту. Через токинг, скорее всего. И там та схема, которая сегодня работает в краудинвестинге, не очень подойдёт. Я уже говорил, что сейчас до нас доходит только примерно половина инвестиций. Что это означает – половина инвестиций?

Если мы будем так же финансировать адресный проект, он станет в два раза дороже. Значит, его окупаемость будет, допустим, не семь-восемь лет, а пятнадцать-двадцать. И кто туда пойдёт как инвестор? Поэтому такой способ финансирования не совсем подходит для адресных проектов. Эту систему надо менять. Ну можно там что-то усовершенствовать, но она не годится.

Я думаю, что эта работа по народному инвестированию не прекратится никогда. Но это делаем не мы, а инвестиционные фонды. Они должны перестроиться, но если они этого не сделают, то будут участвовать другие фонды. Но опять же – нам этого не надо, они должны изменить своё отношение к главному делу.

– *Второй вопрос.* Когда произойдёт первый рейс ОТС?

– Я разработал бизнес-план. Эта работа сегодня ведётся. Некоторые вещи я уже могу сказать. По той же схеме, как краудинвестинг, есть оценка интеллектуальной собственности на ОТС, это сделано независимой оценочной компанией – 9 триллионов 600 миллиардов долларов. Всё это потом будет капитализироваться, потому что сам проект ОТС оценивается в 2 триллиона 600 миллиардов долларов. И эта работа в бизнес-плане – научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы и строительство ОТС и инфраструктуры – расписана на 20 лет. Поэтому старт ОТС произойдёт примерно в 2040 году. А то, что оценка такая большая, может показаться странным, это более 9 триллионов, почти 10, а на самом деле это даже заниженная оценка, потому что только один рейс ОТС даст эффект, сколько вы думаете? Это цифра грандиозная – 100 триллионов долларов!

Поясню. Сегодня доставляют грузы в космос с помощью ракеты. Стоимость доставки одной тонны груза в космос – более 10 миллионов долларов. Если персонально вас отправить в космос, то вы будете золотым, и можно из золота изваять вашу статую. Условно, конечно. Вдумаемся: 10 миллионов долларов за… тонну! Как там можно создавать промышленность, какие заводы и фабрики?

А теперь подойдём к этой проблеме с другой стороны. Представьте себе, что мы создали ОТС, и посчитаем, во что обойдётся доставка груза в космос на нашем «геокосмическом кольце». Это обойдётся всего около тысячи долларов. Сравнили цифры? Они несоизмеримы. А в перспективе цена доставки груза на орбиту в нашем проекте снизится до… нуля. Потому что при доставке большого количества грузов с орбиты на Землю мы используем эту энергию космического груза и уже сами станем вырабатывать рекуперацией электрическую энергию. ОТС станет источником получения энергии, самой крупной на планете электростанцией мощностью в несколько сотен миллионов киловатт. И давать прибыль. Так вот, на орбиту мы сможем за один рейс вывести десять миллионов тонн груза – десять миллионов! И десять миллионов пассажиров!

Экономический эффект на одной тонне груза – 10 миллионов долларов. Умножьте десять миллионов на десять миллионов… Сто триллионов долларов – это экономический эффект только от одного рейса. А рейсов может быть тысячи. Потому что срок службы «Кольца» рассчитан на сто лет.

– Так что, первый рейс произойдёт лет через двадцать?

– Да, примерно так.

Ведущий:

Микрофон № 1.

– Вопрос нашей гостьи, представителя англоговорящих инвесторов, больше адресовался мне. Она находится в некотором недоумении, потому что не понимает, что здесь происходит и высказывает просьбу, чтобы я переводил все диалоги. Боюсь, что я этого сделать не смогу, ибо наше мероприятие затянется на несколько суток. Мы планировали делать переводы, но что-то у нас не связалось, и поэтому я обращаюсь к своим помощникам разобраться, в самом деле получилось неудобно. Постараемся исправиться в процессе работы.



Микрофон № 2:



– Москва, Елена Савинич. Анатолий Эдуардович, вы не один раз говорили, что получили адресные проекты. Скажите, пожалуйста, готова ли проектная документация для этих конкретных проектов? И способны ли производственные мощности СкайВэй обеспечить строительство этих проектов? И хотелось бы на вашем сайте как можно больше увидеть информации о конкретном производстве. Сколько, например, вагонов может построить СкайВэй, будет ли создана промышленная корпорация, которая будет изготавливать двигатели, подшипники, железобетонные изделия, или вы по-прежднему будете ориентироваться на смежников?

А. Ю.:

– Скажу откровенно – это закрытая информация. Почему? Если мы хотим разрушить бизнес, то можем всё опубликовать, а после этого расходиться по домам. Почему? Всё делается, всё идёт по плану, но какие конкретно адресные проекты внедряются, говорить не будем, карты раскрывать перед конкурентами и недоброжелателями не будем. И поэтому на сайтах мы никакой информации публиковать не будем. Тогда же вы меня и обвините, что я разрушил бизнес, а ваши инвестиции были потеряны. Вы этого хотите? Я не хочу.

Мы даём информацию, но дозированную, допустимую, чтобы не дать повод кому-то украсть какие-то детали нашей тайны. Когда мы начнём строить, когда всё свяжется и всё получится, вы первые узнаете необходимую информацию, поэтому не переживайте. «После того, а не до того» – так требует бизнес, так требуют обстоятельства. Когда начнём строить, а не проектировать. Поэтому принцип – «не помешать бы!»

У нас достаточно сил и желания, чтоб начинать адресные проекты, поэтому мы придаём большое значение кадровому потенциалу, мы совершенствуемся.

Повторюсь: три года назад я один начинал. Когда сказал о своём проекте, на меня набросились с вопросами: «В своём ли вы уме? Где вы возьмёте столько конструкторов, где вы возьмёте деньги на это? У вас нет никакой поддержки, нет помощи». Если бы я сомневался и взвешивал все «за» и «против», не стоял бы сейчас перед вами, а рядом с нами летали по струнам юнибусы.

Волшебной палочкой нельзя создать проект. У нас есть база и базис, мощное подразделение, а через лет пять в нашей системе будет работать не менее десяти тысяч человек. Чтобы делать адресные проекты в десятках разных стран. Потому что очень много работы по производству опор, проектирование станций и вокзалов, автоматические системы управления, подвижной состав… И параллельно будет развиваться производство. И поэтому нет никаких проблем в реализации адресных проектов. Возводить мы их можем хоть сегодня, что мы и делаем.

Микрофон № 3:



– Сергей Вериасов, город Красногорск. Некоторое время назад в одном из репортажей о гиперлупе Илона Маска вы говорили, что это очень опасный транспорт, нужны переходные шлюзы и при мельчайшей трещине все пассажиры погибают. Чем отличается ваш транспорт от Маска?

А. Ю.:

– Тип тот же, но транспорт совершенно другой… У нас колёсный транспорт, но это же не трамвай. Поэтому я в данном случае критикую решение, которое он представляет. Это детский бред и не вписывается ни в какие разумные решения. Это рисуют не инженеры, а дети. Не буду даже повторятся и рассказывать об этом абсурдном проекте. Давление на дверь вагончика, например, площадью 2 квадратных метра – 20 тонн. Её, эту фанерную дверь, как её показывают, просто выломает вместе с петлями, замком и уплотнением. И так далее. Я именно это критикую, а не идею вакуумной трубы. Не вакуума надо бояться и трубы, а неправильных технических решений. Он и сам, Маск, дистанцировался уже от своей идеи. В Дубае даже начали строить тестовый участок протяжённостью шесть километров. На такой длине нереально получить скорость в 1200 км в час – ускорение разгона должно быть как в ракете, да и мощность соответствующая – под 100 тысяч киловатт. А как они будут подводить такую мощность к вагончику, как они будут охлаждать двигатели и салон – кругом же вакуум? Пассажиры просто сварятся – всмятку или вкрутую.

Министерство транспорта Эмиратов попросило меня сравнить гиперлуп и наш транспорт на трассе «Дубай – Абу-Даби» протяжённостью около 120 километров. Что лучше? Мы сделали такой анализ, представили правительству, показали расчёты. У них скорость

1200 километров в час, а у нас расчётная скорость 450 километров в ас. У нас движение на открытом воздухе на высоте птичьего полёта, у них – в замкнутой вакуумной трубе.

И пока они будут садиться в модуль, герметизировать его, пока они попадут в шлюз, пока из этого шлюза откачают воздух, закрыв люки, потом откроют вакуумную трубу, чтобы заехать в неё, а потом снова закроют, чтобы в шлюз мог заехать следующий вагончик, то на нашем СкайВэе мы уже проедем больше половины пути. И окажется, что мы приедем быстрее гиперлупа в Абу-Даби на десять минут. Тогда спрашивается – а зачем нужна такая скорость? Чтобы в десять раз был дороже билет? Чтобы трасса была дороже на 10 миллиардов долларов? А какая у них должна быть мощность двигателя? Никто эти расчёты не делает. Для того чтобы разгоняться с ускорением 1 м/с^2, в конце разгона мощность двигателя должна достичь 10 тысяч кВт. И мощность тепловыделения в модуле будет не менее 1000 кВт, о чём они даже не задумываются, хотя отвод тепла в вакууме является очень сложной инженерной задачей. У них десятки нерешённых проблем, у нас же нет ни одной не решённой, всё разложено «по полочкам» и отвечает всем технико-экологическим требованиям. Все инженерные проблемы у нас решены.

У нас совершенно другая система, где люди не подвергаются опасности. Вакуумная труба? Кто её первый описал? Я. И в этом вы можете убедиться и прочитать в моей научной монографии по струнным системам для Земли и Космоса. Я начал писать эту монографию более сорока лет назад. Я говорил, что по вакуумной трубе можно за 6 часов доехать из Лондона в Нью-Йорк, через океан. Только труба должна быть размещена на глубине порядка ста метров, выполнена с нулевой плавучестью и заякорена на дне. Тогда ещё и компьютеров не было, поэтому рисунок в монографии сделан акварелью. Так при чём здесь Илон Маск к этой идее?

Но тогда я понял, что тот проект преждевременный. И у меня родилась тогда идея SkyWay. Но я благодарен Маску, что он наравне со своими проектами рекламирует и нашу гиперскоростную небесную дорогу.

Ведущий Михаил Кириченко:

– Друзья, все вопросы заданы и на них получены ответы. Спасибо. А теперь наступило время обеда. Вас ожидает наша кухня, палатки, где можно пообедать за столиками. Вместе с нами отправится на обед и Анатолий Юницкий. Всем вам вкусно покушать! У нас в Беларуси говорят: «Смачна есці!»



Но… Маленький сюрприз. Для генерального конструктора. Его подготовил представитель Башкортостана. Пожалуйста!

– Наша башкирская команда решила подарить Анатолию Эдуардовичу сладкий сюрприз. У нас на Южном Урале нет ни метро, ни железных дорог, вся наша надежды на «Небесные дороги». Весь мир знает об этом, и мы верим, что «струны» появятся и у нас. А вам к обеду наш свежий башкирский мёд!

А. Ю.:

– Спасибо! Когда я жил в Москве, покупал только ваш мёд – он лечебный и у него отличные вкусовые качества. Я очень люблю мёд. У нас есть своя пасека, несколько десятков ульев. Угостим вас обязательно.

Микрофон №1:



– Здравствуйте, Анатолий Эдуардович! Я из Киргизии, Осман Гуриев. У меня вопрос такой. Хочу уточнить. Я с 15-года с вами. Я опять об адресном проекте. Что конкретно можно сказать сегодня об этом? Сколько сделано юнибусов?

А. Ю.:

– Отвечая на ваш вопрос, скажу. Допустим, сегодня работает небольшой завод, который может выпустить тысячу юнибусов. Кому они нужны? Сколько будет стоить такое количество? Миллиард долларов. В этом нет никакой необходимости. У нас есть производство, которое может изготовить сотню таких изделий в год. Там, где будут осуществляться адресные проекты, там будут создаваться свои производства.

Если в нашем производстве есть проекты изготовления транспортных средств, которые будут возить контейнеры, тогда зачем нам юнибус, нам нужен контейнеровоз. Мы можем перевозить и сыпучие грузы. Взять те же Эмираты. Они в год расходуют более ста миллионов тонн камня. Представляете, сколько они небоскрёбов построили, – это же бетон. А нужен щебень, песок, цемент. Поэтому надо ввозить сотни

миллионов тонн материалов. А у нас есть для этого такой транспорт. И мы его реализуем за три года. В том числе там будет необходимое количество грузового подвижного состава.

Есть проекты, где нужен пассажирский транспорт. Как только начнётся финансирование, мы откроем производство во всех сферах нашей деятельности – мы ведь создаём по сути новую отрасль. Мы сейчас находимся на старте. Как только, то мы без промедления… А в Эмиратах мы начнём уже реализацию в сентябре-октябре.

Микрофон:



– Саша, Беларусь. Привет вам, Анатолий, из Гомеля! Привет от «Звёздного мира»! Каждое утро, проходя мимо здания, где располагался «Звёздный мир», с радостью вспоминаю те дни, когда вы возглавляли его.

А. Ю.:

– Его же у меня отняли в 1990 году.

– Да, это старая конюшня князя Паскевича. Я удивляюсь, как с того времени у Вас сохранились силы и желание творить Звёздный мир, который превратился в ОТС и SkyWay. Я видел ваш репортаж в 1998 году о реализации проекта безракетного освоения космоса, который всех удивил своей смелостью и оригинальностью мышления. Вы и сегодня не отказались от своей идеи. Мне сегодня пятьдесят пять…

А. Ю.:

– Молодой ещё. Когда я в Гомеле занимался космосом, мне было сорок лет.

– У меня вопросов нет. И как у Вас на всё хватило сил? Я рад, что мы земляки, что знакомы с Вами столько лет. Поэтому я просто хочу пожелать вам доброго здоровья и успехов в продвижении вашего гениального проекта. Хочется поскорее прокатиться по небесной дороге, хочется, чтобы мы сохранили нашу планету чистой и красивой.

А. Ю.:

– Спасибо, Саша, что вы напомнили о том прекрасном времени. Мне хочется прокомментировать ваши слова.

Ведущий:

– Очень интересный был вопрос.

– Да, Михаил, согласен. Как делают прочную сталь? Вы все знаете: накалили металл, а потом опустили в холодную воду. Тогда она действительно становится хорошей сталью. Поэтому то, что было со мной, когда меня сопровождали проблемы и трудности, – это как раскалённый металл, который периодически опускали в воду. Да, это закаляло меня, не разочаровывало, а наоборот, придавало силы. У меня семь раз отнимали всё до нуля. Семь раз! Заводили уголовные дела, арестовывали, сажали в каталажки, выгоняли из стран, дважды лишали меня российского гражданства – и так далее, всего не перечислить. Предавали друзья, партнёры… Думаете, я обиделся на них, как и на те обстоятельства, в которые меня отправляла жизнь? Нет, Господь всё устроил, как надо, и поэтому я говорю им «спасибо». Они закаляли меня. Более того, без их «помощи» в кавычках, я не добился бы всего и не стоял бы перед вами. Парадокс? Но это так. Поэтому мы уже вместе будем двигаться вперёд, независимо от того, как нас будут давить, обзывать, мешать, ставить палки в колёса, мы уже закалённые, уверенные в себе. Так что у меня такой девиз: «Спасибо вам, мои враги и недруги!»

Микрофон №3:



– Здравствуйте! Ирина Садорова, Беларусь. Эксперт SkyWay Капитал. Я хочу передать свой микрофон гостье из Венгрии, но хочу уточнить вот что. Один крошечный вопрос, Анатолий Эдуардович. Не секрет, что сильные мира сего пользуются услугами астрологов. Как вы к этому относитесь?

А. Ю.:

– К астрологам не обращаюсь, но были ситуации, когда гадалки предлагали свои услуги – погадать на моё будущее. Могу рассказать об одном таком случае или эпизоде. Было это, кажется, в 1989-м году. Мне тогда было очень тяжело. В то время я познакомился с девушкой, которая была моложе меня на тридцать лет. Мне пятьдесят, ей двадцать лет. Мы идём по Арбату и вижу – в мою сторону смотрит цыганка, гадалка. Она как будто приказывала, чтобы я подошёл к ней и произнёс слова: «Погадайте мне…»

И она стала гадать. И говорила почему-то не обо мне, а о девушке. Сказала, что она станет моей женой, что она спустя восемнадцать лет возглавит крупный бизнес, что она родит мне двух детей. Мы верили с ней и не верили. Но это так и произошло – сегодня Надежда Косарева мой надёжный помощник, мать двух моих дочерей. Более того – она мой руководитель, начальник, так как возглавляет ЗАО «Струнные технологии», она наш генеральный директор. Но это не астрология, это какое-то программирование моей жизни той доброй цыганкой,

не иначе… Значит, хорошее программирование, чтобы я вырастил менеджера, которому могу передать крупнейший бизнес как результат всей моей творческой жизни.



– Меня зовут Ласло Сивош, я являюсь инвестором небесных дорог. В первую очередь, хочу передать привет от пятнадцати тысяч венгерских инвесторов. Хотел бы представить вам мою дочь, она стоит рядом со мной. Она в этом году закончила технический университет, и темой своей дипломной работы наряду с другими направлениями избрала SkyWay. Работу оценили на «отлично». Работа называется «Возможность использования технологии SkyWay в проектах менеджмента». И мы хотим передать один экземпляр лично вам.

– Спасибо!



Микрофон №1:

– Всем участникам ЭкоФеста привет из солнечной Болгарии! А вопрос таков: есть ли у нас адресные проекты в Болгарии? И какая работа ведётся на данном этапе?

А. Ю.:

– Работы ведутся, но нет смысла сегодня оглашать это – не ко времени. Почему? Как только мы начинаем говорить о конкретном проекте, тут же наши противники устремляют свои взоры туда и… А дальше вы знаете продолжение. После этого в адрес правительства или тех, кто хочет заказать струнную дорогу, приходят сотни и тысячи писем, в которых сплошная грязь и ложь, утверждение, что людей хотят обмануть. А кто их пишет? Да, наши конкуренты, которым мы стоим поперёк горла. Поэтому какой может идти дальше разговор о проекте после этого? Мы работаем в самой сложной и корумпированной отрасли – транспортной, и у них огромные рычаги воздействия на умы людей.

В Литве, вы думаете, всё произошло по вине государства? Стоимость планируемой к строительству скоростной железной дороги для

связи столиц Прибалтийских стран у них оценивалась в 20 миллиардов евро, а тут какой-то Юницкий берётся построить свои струнные дороги за два милларда. Кто же захочет терять куш в 20 миллиардов евро? Известно, кому это выгодно.

Микрофон № 2:



– Я из Монголии. Спасибо вам за вашу работу! Люди благодарят за то, что вы планируете у нас проложить небесные дороги.

А. Ю.:

– Кстати, у нас для Монголии много проектов.

– У меня один маленький вопрос. Когда начнётся работа по выплате акций? Наши люди хотят сегодня покупать акции. Я не могу им конкретно ответить на их вопросы.

А. Ю.:

– Извините, но вы немножко не по адресу обратились. Перед вами выступает инженер Юницкий, который не продаёт никакие акции, не занимается ивестициями вообще. Этот вопрос задавайте не мне и не здесь.

– Тогда поясните, как будет «зашиты» интернет и телефония в струнные дороги?

– Уже лет тридцать я пропагандирую SkyWay. И когда он назывался «Струнный транспорт Юницкого», и когда приходил заказчик, я ему рассказывал, какую прибыль в будущем даст проект, в том числе потому, что в струнный рельс будут «зашиты» линии электропередач и линии связи. Что интернет войдёт в нашу систему и не нужны будут спутники, у нас будет и телевидение, и мобильная связь, и не только она – все космические коммуникации. У меня спрашивают: «Слушайте, зачем тогда ездить по «струнам», ведь и так всё окупится…» Да, во все линии трассы будут «зашиты» коммуникации, и они будут приносить прибыль. Мы можем не только управлять передвижением наших юнибусов, но эту же услугу связи продавать другим. Мобильной связи, например, не так давно не было, а сейчас этот рынок имеет ёмкость в несколько триллионов долларов.

А как пользоваться всем этим, будут заниматься компании, специально созданные для этого. Все системы современной связи – космические и земные – будут зашиты в наши дороги. Мы будем монополистами в этой сфере, и от этого никуда не деться.

Ведущий:

– Время, как я сказал, подходит к обеду, поэтому последний вопрос третьему микрофону. Кто не успел задать вопрос, не расстраивайтесь, завтра продолжится ЭкоФест открытием конференции по разным направлениям нашей общей темы. Ваши лидеры ответят на все ваши вопросы.



– Привет из Лондона! Я очень взволнован, находясь здесь. Мне здесь всё нравится, здесь оживает фантастика. Очень часто спрашивают те, кто вложил деньги в проект, когда произойдёт «обратная связь», когда получат первые дивиденды?

А. Ю.:

– Опять же – вопрос не по адресу. Я – инженер Юницкий. Поэтому я отвечу не как бизнесмен, а как инженер. Самый прибыльный проект, куда вкладываются инвесторы, это ЭкоТехноПарк. Просто многие инвесторы этого не понимают. Давайте сделаем адресный проект. Допустим, построим трассу Лондон – Париж. Правда, двадцать лет будем продавать билеты – не менее ста миллионов штук, чтобы потом получать какой-то доход. Поэтому вложение в адресный проект – это «долгоиграющее» вложение. А теперь представьте вложение в ТехноПарк. Сюда нужно не так много денег.

Приезжают заказчики, увидев это, говорят: «Да, круто! Нам нравится». А дальше что? Коль нравится, заключайте контракт на адресный проект, оформляйте авансовый платёж. Десять процентов. А от миллиарда это сто миллионов долларов. И мы окупаем вложения за один день. А не за двадцать лет.

И этот процесс, как говорят, пошёл. Просто вы этого не видите. Я уже об этом говорил. Уже пошёл процесс по получению дивидендов. Уже всё работает. А если бы мы вложили, допустим, пятьдесят миллионов в какой-то адресный проект, то мы бы, во-первых, его не построили, потому что у нас не было бы базы, проектировщиков, производства – у нас бы ничего не было. Тогда и заказчик вправе сказать: «Как вы можете построить, когда у вас ничего нет? Да не надо нам ваш проект». Поэтому я выбрал единственно правильный путь – ЭкоТехноПарк. Поэтому мы приступили к строительству инновационного Центра СкайВэй и в Арабских Эмиратах, чтобы выйти на рынки тропических стран. Это уже сегодня начинает окупаться. Я говорил, что нам дали землю, а её стоимость – более полумиллиарда

долларов. Так это же инвестиции, нам ведь подарили эту землю. Вот это всё, что перед вашими глазами, срабатывает. Ваши вложения – вот они, здесь, на бывшем танковом полигоне.

Ведущий:

– Ну что, господа, спасибо за вопросы и участие в разговоре. А сейчас уже пришло время обеда. Всем – смачна паабедаць, приятного аппетита! Праздник продолжается!



.... * * * ....

Репортёр:

– Мы находимся в зоне именных табличек, а рядом со мной находится «Сотрудница струнных технологий» Виктория. Расскажите, что здесь происходит, что интересного, и для чего эти таблички предназначены.

– Да, я выдаю именные таблички тем, кто посадил деревья на акции. А те, кто участвовал в этой акции в предыдущие годы, могут уточнить расположение своего дерева в нашем саду.

– Я заметила, что к вам подходят разные люди и говорят на разных языках. И вы со всеми разговариваете. Так сколько языков вы знаете?

– Да, действительно, мне с ними легко общаться. Я успела пообщаться на английском, итальянском, а наши девочки общаются и на немецком языке. Так что нам легко общаться со всеми инвесторами.

– А мы дальше отправимся в наш сад и спросим у инвесторов, для чего это им нужно. Знакомимся ещё с одним сотрудником «Струнные технологии». Это один из главных инженеров проекта

«Управление проектных работ» Дмитрий. Скажите, пожалуйста, над каким направлением вы работаете?

– Я курирую направление морских портов с применением технологии SkyWay. До того, как я пришёл в «Струнные технологии», работал в России. Занимался проектированием морских объектов и комплексов на Сахалине, в Хабаровске, Владивостоке. По внутренним и водным путям занимался реконструкцией Рыбинского гидроузла по шлюзам.

– Тогда такой вопрос. А как может вписываться программа SkyWay в морские порты?

– Применение технологии струнных дорог в морских портах позволит увеличить скорость погрузочно-разгрузочных работ, что приведёт к увеличению грузопотока во всём порту. И плюс к этому позволит автоматизировать систему погрузки и разгрузки.



– Идём дальше. Мы находимся в подвесном юнибусе, и через пару минут начнётся движение. А с нами гости, которые первый раз проедут по путевой структуре. Что вы чувствуете в этот момент?



– Будто в космос собираемся полететь. Супер! Нельзя пересказать ощущения простыми словами. Захватывает дух!

– А я из Киргизии. Бишкек. Даже и не мечтала попасть в такую сказку, это необычно и грандиозно. Буду дома рассказывать о своих ощущениях. Спасибо за предоставленную такую возможность! Я здесь первый раз.

Артемий:



– Откуда вы приехали?

– Из Самары. Что на заднем плане на постаменте? Это наш «дедушка» юнибуса – ЗИЛ-131, уже раритет, музейная редкость. Сейчас я не успел взять билет на поездку, но куплю и приеду в любой удобный момент, чтобы проехать на юнибусе.



– Меня зовут Татьяна *(говорит на украинском)*. Я приехала из Львова, из Украины. Перед этим я видела много роликов в интернете о струнной дороге. Мне понравилась атмосфера, царящая здесь. Люди съехались со всего мира – это здорово!

Надежда:

– Мы на первом этаже анкерной опоры, где находится музей SkyWay. Здесь находится экспозиция, которая рассказывает о всей истории струнных дорог. Начиная от эскизов, которые были сделаны в далёких 70-х прошлого века, до промышленных образцов современности.



Здесь и исторические фотографии, документы, можно увидеть образцы подвижного состава, различные макеты.

Здесь люди часто смотрят в потолок. И хотя этот музей находится на первом этаже трёхэтажной опоры, но мы можем сказать, что находимся под звёздным небом. А звёзды – это имена и фамилии инвесторов, которые поддержали нашу компанию. Они все – на потолке. Чем больше инвестиция, тем крупнее звёздочка, то есть шрифт.

Артемий:



– Скажите, кто вы и откуда приехали.

– Я из солнечного Узбекистана, зовут меня Акир. Мы с нашей делегацией приехали на Фестиваль, чтобы прокатиться на юнибусе, встретиться с Анатолием Юницким.

Надежда:

– Мы подошли к нашей сотруднице, заместителю генерального директора ЗАО «Струнные технологии» по проектированию Марине Третьяк. Наша компания увеличивается и расширяется, наш проект твёрдой поступью шагает по планете. Скажите, Марина, нуждаются ли наши «Струнные технологии» в новых специалистах и именно по управлению проектных работ?

Марина:



– Думаю, что самые лучшие специалисты у нас уже есть. Но мы всегда рады новым людям, которые вливаются в команду. Потому что у нас расширяется зона проектирования, разные области, города, страны. Мы работаем на перспективу, изучаем новые климатические условия многих стран. И если к нам присоединятся творческие люди, талантливые в своей области, с серьёзным опытом работы в металлоконструкциях, в железобетоне, лучше, конечно же, промышленники, то мы будем рады. Правда, будем проводить очень серьёзный отбор.

А определённое тестирование проводится сразу же по интернету – проходят первый этап, тогда мы приглашаем к себе на второй. Собеседование с ведущими специалистами. А потом и третий этап – испытательный. И если они пройдут успешно все три ступени, пожалуйста, приходи работать. Будем рады принять в команду. Потому что работы очень много.

– А какой график у наших сотрудников, чем она разнообразна, и чем приходится заниматься каждому в отдельности.

– Всем приходится заниматься, если так можно сказать, с нуля. У нас ничего нет готового, с чего можно взять какой-нибудь образец. Каждый создаёт то, что требует проект. Это и опоры, и узлы, и транспорт – абсолютно всё новое. Поэтому на том, что мы уже имеем, тот опыт, который приобрели, приобретаем следующий. И так бесконечно. Но, как и в любой работе, могут быть недоработки, неожиданности, но это только от того, что мы пионеры, мы открываем и создаём новый мир и новые технологии.

Надежда:



– Мы у посадочной станции юнибуса и говорим с теми, кто вот-вот прокатится по небесной дороге. Как вас зовут?

– Виктор Тарасов. Из Челябинска, являюсь представителем московской биржи. Мне радостно ощущать, что мы движемся в правильном направлении. Мы вместе с Бабуриным пришли сюда, когда здесь почти ничего не было. Мы брали камни в свои руки и собирали в одну кучу. И тогда была мечта, чтобы будущее пришло быстрее. И оно пришло.

Надежда:

– А сейчас мы находимся на втором этаже анкерной опоры. Только что вышли гости ЭкоФеста из юнибуса. Подходим наугад к любому пассажиру – к женщине. Скажите, пожалуйста, какие ваши впечатления от поездки.

– Очень понравилось. Тихий и ровный ход, без вздрагиваний и толчков. Можно стоять, можно сидеть. Очень комфортно. И чувствуется, что это намного безопаснее, чем в традиционных видах транспорта. Здесь аварии исключены. А как это будет прекрасно выглядеть, когда транспорт будет двигаться над домами в городах! Какое обозрение и вид! Прекрасно.



– А ваши впечатления?

Женщина говорит на английском, и Надежда повторяет вопрос на её языке.

– Фантастическое зрелище! Такое только увидишь в фантастических фильмах!

Подошли две англичанки. Услышав вопрос, отвечают:

– Это что-то невероятное и фантастическое! С таким комфортом и тишиной мы никогда до этого не ездили. Живи, SkyWay!

Артемий решил сходить в берёзовую рощу Парка и побеседовать с отдыхающими гостями ЭкоФеста. Сел рядом с двумя участниками.

– Здравствуйте! Скажите, кто вы и откуда приехали, какие ваши впечатления от праздника. Каое впечатление произвела на вас речь Анатолия Юницкого?



– Я – местный житель, из Пуховичского района. Здесь я не первый раз, но с каждым посещением я открываю всегда что-то новое и интересное.

– А я из Гомеля!

– Прекрасно! И я из Гомеля, не везде земляков встретишь.

– Генеральный конструктор рассказал много нового. И о криптовалюте, и про мосты, и про другие новинки. Интересно рассказал о безопасности транспорта. А Арабское направление – это одно из главных направлений. Прекрасно! Проект набирает второе дыхание. Я не первый раз здесь, мне интересны все направления развития.

Надежда:

– А сейчас рядом со мной стоит начальник бюро главных инженеров адресных проектов Николай Островский, и он ответит на наши вопросы. Например, какими качествами должен обладать инженер, чтобы работать над такими сложными и глобальными проектами, которые предназначены спасать мир?

– Первое – это профессионализм. Ещё – определение качественных характеристик подвижной структуры, опор, фундаментов, которые под эти опоры проектируются. Я думаю, что человек должен ещё быть гибким, восприимчивым к любым изменениям проектных решений, потому что мы проектируем инновационные системы. Необходимо иметь не только гибкость человеческого подхода, но и ума, гибкость в принятии решений, и, наверное, не стандартно мыслить.

Что ещё можно сказать? Наши коллективные действия и приводят к положительному результату – он перед вами. Коллектив – основа всего. Могу сказать, что у нас сложился амбициозный молодой коллектив. Он занимается не только проектированием, но и стараются изучать и постигать другие области, которые соприкасаются при нашем проектировании. Это и транспортные средства, и те путевые структуры, которые находятся на наших анкерных промежуточных опорах. Очень многогранная работа, которую сегодня ведёт наш коллектив, обо всём и не расскажешь.

Мне в принципе повезло, что я работаю в такой кампании, и думаю, что это будет продолжаться ещё не один год.

– Творческих побед, Николай!

Артемий:

– Ваши впечатления – с чем можно сравнить струнный транспорт?

– Это ни с чем не сравнивается, потому что этот вид транспорта не поддаётся сравнению. Уникально и грандиозно! Будем помогать, чтобы небесные дороги опутали всю нашу землю.

– А как вам на ЭкоФесте?

– Прекрасно! Когда я приезжаю сюда, а это в моей жизни уже третий раз, всегда переполняют эмоции. А сейчас он ещё больше пора-



довал разнообразием тех инноваций, которые были в ЗАО «Струнные технологии» под руководством Анатолия Юницкого. Очень сильно порадовала экосистема. Она в этом году более насыщена и разнообразна. Порадовал сад с богатым урожаем яблок.

Эмоции переполняют, потому что это событие – Событие № 1 в этом году в моей жизни.

Новости, о которых говорил Юницкий в своей речи, превзошли все ожидания, которые были, и поэтому осталось совсем немного, чтобы увидеть воплощение того, что рождается на наших глазах.



.... * * * ....

Курс на Восток

Интервью с Анатолием Юницким
ведёт Михаил Кириченко.

– Ещё в начале августа, во время проведения ЭкоФеста-2018, вы объявили всем о том, что в сентябре начинается в Объединённых Арабских Эмиратах строительство струнной дороги. И это было вызвано не только тем, что нам отказали выделить полосу земли (параллельно асфальтовой дороге, в 40-ка метрах от неё) для строительства у нас высокоскоростной тестовой трассы, а и из-за того, что ОАЭ заинтересовались проектом и выделили землю для SkyWay бесплатно, чтобы построить первыми в мире у себя это чудо техники. Сегодня на календаре уже не сентябрь, а вторая половина октября. Наши инвесторы не то что волнуются, а задаются вопросом, как и я, – всё ли сегодня идёт по плану?

– На вопрос отвечаю для всех утвердительно – да, всё идёт по плану. Реализация проекта началась в Эмиратах значительно раньше. Точнее, велась подготовка к строительству. Она началась сразу же после того, когда нам выделили землю. Нельзя прийти на участок и одномоментно всё построить. Что-то надо заказать заранее, что-то приобрести в другой стране… Это бетон можно заказать, привезти и засыпать его в ямку, а юнибус так сделать нельзя. И опору так сделать невозможно. И анкерную опору так не сделаешь. Как и рельс, путевую структуру. Поэтому подготовка к строительству началась ещё в апреле. И фактически после этого начались как подготовка к строительству, так и непосредственно стройка. И там мы строим не очередной ЭкоТехноПарк. Перед этим мы провели огромную подготовительную работу с заказчиками, в том числе и в Эмиратах, – у нас десятки контрактов и договоров, подписаны соглашения.

Нам говорят, что SkyWay – это классно, привлекательно, нам это очень нужно, но это у вас, в Беларуси, а у нас…У нас другие условия, главным образом климатические. Когда начинаются бураны, пыль и песок заметают дороги. А соли, которые в изобилии, разъедают всё. У вас только дождь и снег падает на рельсы, что не страшно для мотор-колеса, а у нас может лечь на рельсы слой песка и будет нарушен токосъём… И вот таких существенных мелочей очень много. Мы готовы строить, но покажите перед этим, как это будет действовать у нас, в пустыне, в тропиках. И когда мы убедимся, что на SkyWay не

действуют никакие климатические воздействия, сразу же будет получено согласие на возведение «струн».

Вот по этой причине, чтобы им убедиться, что в их песках струнный транспорт жизнеспособен, и дали нам возможность продемонстрировать его уникальность и достоинства. «Просто начните работать у нас и мы вам поверим. – заверили нас, – Поверим в начале, а не в конце строительства. Вы построили у себя в Беларуси, построите и у нас. Мы в этом не сомневаемся».

Мне лично нравится такой подход к делу. Они уверены в нас, доверяют нам. И потому я повторюсь – эта подготовка началась давно, именно после подписания первых документов по земле.

– Этот касается именно выделения земли?

– Да, непосредственно по выделению земли. Вначале первый участок протяжённостью около 3-х километров и площадью 25 гектаров. И это почти в черте города. Какого, пока не скажу. А о причинах немного позже. На этом участке будет создан инновационный центр SkyWay, а не просто тестовые участки. И он будет применим к условиям этого региона, а не только Эмиратов. Всей климатической зоны. Это тропики. И там уже будут возведены инновационные, демонстрационные и сертификационные участки.

Там же будет и производство. Нам очень сложно доставить готовую машину туда. Почему? Скажу с улыбкой: мы в Эмираты из Беларуси не проложили струнную дорогу. Юнибайк мы доставляли в Дубай два месяца. С огромными проблемами. Из Беларуси везли в порт – в Прибалтику. Оттуда везли на барже по реке. Река обмелела и баржа села на мель. И мы чувствуем, что опаздываем на выставку. Пришлось дать команду снять юнибайк с баржи. Потом привезли в аэропорт. Улетел самолёт в Париж. А из Парижа перегрузили, и самолёт почему-то улетел в Люксембург. Это такая логистика. И уже из Люксембурга полетел в Дубай. И что, мы каждую машину таким путём будем доставлять туда? А если их будут тысячи? А таких проектов много… Значит, там должно быть производство, не так ли?

И там должна быть и наука, и испытательные стенды, мы должны демонстрировать эксплуатацию в этих условиях, учить специалистов. А на чём учить? По бумажкам, по книжкам? Или тогда, когда действует объект? Поэтому перед ними будет строительный объект – смотрите, изучайте и учитесь уже на практике. Поэтому планируется создать свой институт, который войдёт в состав университета. И он будет готовить сугубо узких специалистов SkyWay.

Проектирование, строительство, эксплуатация – весь комплекс. Весь жизненный цикл технологии. При этом нужно учитывать то, что это делается для той климатической зоны. И учить там студентов на английском языке. И это не здесь надо… То, что мы сделали в нашем ЭкоТехноПарке, касается только нашей природно-климатической зоны. Это Беларусь, Украина и Россия. В этом направлении у нас также имеются наработки, и это десятки проектов. Всё это в работе. Когда придёт время, мы об этом скажем.

Мудрыми сказано: «Хочешь насмешить Бога, расскажи о своих планах». Я не хочу никого смешить. Более того, когда я расскажу о планах, мне обязательно помешают осуществить их. У нас очень много противников. И можно сказать точнее – врагов. Почему? Я на ЭкоФесте говорил, что мы работаем в самой коррумпированной транспортной отрасли, транспортно-инфраструктурной, и в то же время самой консервативной. В этой сфере самая жёсткая конкуренция. Без компромиссов и сочувствия, лояльности и честности. Борьба, которая граничит с войной. Съедят и – всё, кто сильнее, тот и победитель.

Апрель 2018. Месяц принятия решения о выделении нам земли, и ещё полгода эта земля будет оформляться – это достаточно длительная процедура. Но мы не ждём, мы уже работаем. И в апреле следующего года мы покажем уже первую трассу. С городской системой, на которую у нас много заявок. На тропический юникар. Это провисающая система, немного похожая на ту, что мы сделали в Беларуси – с тремя пролётами. Но в тропическом исполнении она похожая, но это совсем другая система, чем мы сделали раньше. Поэтому юникар тропический мы начали проектировать ещё в мае – сразу же после подписания первых документов. Это сложнейшая машина, которую нужно вовремя поставить на рельсы, чтобы испытать её заранее в Беларуси и доставить затем в начале 2019 года в ОАЭ на пусконаладочные работы.

Мы это уже всё сделали, но не говорим об этом. Зачем? Работа по изготовлению уникальной и сверхсложной машины идёт полным ходом. Она намного сложнее электромобиля Теслы, о котором столько разговоров. Илон Маск тоже готовил это производство годами. И кстати, первые электромобили сделали ещё в 1836 году, ещё до рождения пра-пра-пра-пра-… дедушки Илона. А вот юникар до этого никто не делал. Тем более – тропический. Это совершенно новая машина, обгоняющая своё время. И мы её делаем с нуля. Он изготавливается сегодня и через три месяца будет готов. Тогда мы начнём поставлять

его в Эмираты, чтобы обкатать, удостовериться в совершенстве, но испытав сначала здесь.

Это первое. А второе, что у нас свой рельс. Такого проката нет нигде. Поэтому мы заказали его в мае. Причём заказали в Австрии. Только в Вене могут изготовить наш рельс из нужной нам стали. Заказ размещён, оплачен давным-давно. Уже прокат готов. Но опять же, к месту назначения – до Эмиратов – будет добираться пару месяцев.

Мы покажем не только инновационные дороги, но и зелёные технологии. Причём этот концепт мой, который доказывает и демонстрирует принцип – SkyWay не отнимает у природы ни единого метра земли. Поэтому если взять даже инфраструктуру – станцию, вокзал, депо – из-под них мы плодородную почву убираем, обогащаем гумусом до состояния чернозёма, размещаем на плоской крыше здания и садим сад. Так вот, первое здание, которое будет построено, – это наш будущий офис, это место встреч для переговоров и в том числе – для подписания контрактов. Это зелёный дом, и при этом он деревянный. С садом на крыше и внутри дома.

Он тоже был заказан давным-давно. Оплачен в августе и сейчас изготовлен. Осталось только его отправить туда на монтаж. В ближайшее время будет сделан фундамент, инженерные сети, как только детали дома прибудут туда, начнут его монтировать. Это разве не работа? Да ещё какая!

Поэтому мы не просто дом строим, опять возвращаюсь к нашей теме, а чтобы показать, что можно жить в совсем другом доме, где иной микроклимат, где не нужен и кондиционер, потому что на крыше почва, а это слой теплоизоляции. Там растут растения, которые испаряют влагу. Они охлаждают себя и поверхность почвы и создают микроклимат внутри помещения. Если мы ступим босиком на песок, то можем обжечь ноги. Температура до 60 – 70 градусов. Но под травой температура 25 градусов. Так вот, если мы снизим температуру дома сверху и с боков и дом будет дышащий, деревянный, то не нужны будут в таком количестве кондиционеры, и воздух будет другой, не вызывающий кашель… Когда мы продемонстрировали в Беларуси возможности нашего домика, они обрадовались и пожелали иметь такое сооружение. Но опять же – всё это на нашей земле и в наших условиях. У нас же жара, всё это нагревается на солнце, и рассказывают нам, как у них шатаются небоскрёбы, как они начинают оседать, как их там корёжит, и мосты в том числе… Уточняют у нас, можем ли мы сделать так, чтобы избавиться от тех недостатков.

И мы утверждаем уверенно, что у нас другие совершенно конструкции, и никакие перепады температур или природные катаклизмы не повлияют ни на дома, ни на струнные дороги.

Поясняем, что у нас преднапряжённые конструкции, поэтому всё будет работать совершенно в ином ключе и направлении. Говорят, что верим вам, но – покажите.

И этот процесс сегодня идёт, работа идёт, стройка начата. Но не так, как привыкли – пришли, воткнули кол и заявили: «Мы начали строить». А ничего не произошло после этого. Перед тем, как строить, мы проводим колоссальную подготовительную работу.

Повторюсь – стройка началась в мае. И в апреле будущего года все увидят плоды наших стараний – работающий объект. Уже осталось и не так много времени. Сейчас идут согласования, и не мы решаем, когда мы об этом скажем, об этом нам дадут отмашку партнёры, но не мы. Потому что мы не хотим разрушить наши партнёрские отношения, но мы можем это сделать, хоть сейчас, если покажем снятый ролик о стройке. Ролик снят месяц назад как доказательство начатой работы. Но мы не даём его в эфир. А запущена будет «ласточка» только тогда, когда нам скажут: «А теперь пора, теперь – можно».

Я рассказал об основных позициях и что мы там делаем. Это что касается городского направления и грузового. Не только эта база, а четыре комплекса – городской, грузовой, суперлёгкий с разными типами путевой структуры – и провисающая. Это самое первое, что мы покажем, полужёсткий тип, ферменно-струнная система, в том числе на те нагрузки, которые здесь мы не делали. В Беларуси мы сделали более лёгкие системы и не только из-за того, что у нас не было средств делать более дорогие вещи, а просто не было такой необходимости… И тот случай, когда тракторист из-за своей халатности подъехал под юнибус и столкнулся с ним, ничего не меняет. Мы правильно рассчитали и высоту струн над землёй, и опоры, и станции, и развороты. Мы не шли на усложнения и большие затраты, поэтому трассу сделали низкой.

Поэтому в Эмиратах нужно делать всё как надо, как диктуют условия и ландшафт, климат и необходимость. И там под юнибусом, самым габаритным, и под юниконтом, подвесным, который повезёт сорокафутовые контейнеры, шесть с половиной метров будет просвет. Ясно, что он не столкнётся ни с какой машиной. Поэтому будут показаны, продемонстрированы те варианты системы, которые наиболее востребованы в том регионе. А там, где хотят иметь большие пассажиропотоки, – в Дубае, Абу-Даби, Шардже и других городах Эмиратов, в других столицах и городах этого региона, то там будет 30–50–70 тысяч пассажиров в час. Это огромная цифра, огромный объём перевозок. Чтобы понять это, давайте сравним московское метро, самое производительное, которое перевозит до 8 миллионов пассажиров в сутки. А если перевести на час, понимая при этом, что метро – это примерно 300 километров, а средняя дальность поездки 12 км, то московский метрополитен – это 25 дорог, а не одна. Один пассажир вышел, зашёл другой. Это уже новая дорога. И когда мы разделим на количество дорог и переведём на час, то это метро перемещает в среднем всего 20–25 тысяч пассажиров в час.

Поэтому мы хотим сделать более производительную, чем московское метро, систему.

– В два-три раза?

– Да, Михаил, правильно. И это можно сделать только поездами, а не одиночными машинами. Такие у нас заказы. Поэтому мы должны показать какие наиболее производительные системы, наибольшие нагрузки, когда юнибус будет весить не пять тонн, а пятьдесят тонн. И будет везти не двадцать-тридцать человек, а триста. Пятьсот, шестьсот человек… Такая стоит задача. Такие заказы у нас. Когда мы будем возить 100 миллионов тонн в год камня, щебня, где идёт стройка, а Эмираты активно строятся. Они перелопачивают в год сотни миллионов тонн щебня, чтобы делать бетон. А это нужно возить-перевозить большими машинами – 20–30-ти тонниками, а не по 2–3 тонны. Опять же – такой заказ. Надо возить морские контейнеры, которые весят до 35 тонн. В длину они имеют 40 футов – 12 метров.

Поэтому и юниконт спроектирован для перевозки контейнера. Он уже изготавливается. Но зачем нам об этом рассказывать? Чтобы рассмешить Всевышнего? Это тоже начало стройки, чтобы туда поставить необходимые механизмы и машины. А перед этим покажем всё это большой делегации, которая приедет на следующей неделе из АОЭ. Чтобы увидеть всё это здесь, на нашей земле, на нашей площадке, – и само производство, и те машины, которые мы здесь изготавливаем. Даже это убедит их, что мы способны всё это создать и для их условий.

Так вот, проект этого испытательного инновационного центра SkyWay мы тоже начали в мае – и этот сложнейший проект сделан. Вплоть до инженерных сетей, а их немало на 25-ти гектарах, до канализации и водопровода, – и многое другое. И это не мелочь. Спроектирована автомобильная дорога, наша, струнная. У нас спрашивают,

заложена ли в проекте струнная взлётно-посадочная полоса. Да, заложено и это. И всё это увидят заказчики и наши инвесторы, наши партнёры. Но… но раньше времени об этом нельзя говорить. Мы не шоумены, а я инженер и веселить никого не буду, как и удивлять.

Есть ещё у нас и второй участок земли, который уже около 200 гектаров. Это два квадратных километра. По территории как Монако. Чтобы понимать, земля эта стоит (по нынешним ценам и исходя из расположения) около 1,5 миллиарда долларов. Нам эту землю выделили бесплатно. И мы там должны построить высокоскоростной SkyWay, которой будет двигаться до 500 км в час, а в перспективе и до 600 км в час. И покажем Гипер-Ю, который будет двигаться со скоростью до 1200–1250 км в час. Причём со всеми вариантами прохождения форвакуумным тоннелем: над землёй, под землёй и в толще воды. А об остальных инновациях – не сегодня, потому что нам не до смеха…

– Спасибо, Анатолий Эдуардович, за ответы на поставленные вопросы. Но ещё вы подняли одну интересную тему. На ЭкоФесте вы обозначили октябрь как продолжение стройки, которая начнётся в сентябре, на тему обратного выкупа вы употребили слова «токены»… Не могли бы вы рассказать, что это такое? И при этом половина октября миновала.



– Всё идёт по графику, и намеченное претворится в жизнь. И октябрь ещё не прошёл. Это очень сложная процедура обратного выкупа. Уже функционирует криптовалюта и те же токены. Одни определяют одну цену, другие – другую. Одни говорят, что будет по доллару, другие – по центу, кто-то – по десять центов… Нет, не может быть, это будет не дороже цента… Такие вот разные разговоры и предположения у наших партнёров. На самом же деле это не может быть произвольная цифра. Она должна быть взвешенная, продуманная.

Продолжение интервью – 14 апреля 2019 года

– Анатолий Эдуардович, а теперь нам не обойтись без поздравлений. Сегодня на Вашем жизненном календаре – 70-летний юбилей. Славная дата! Поэтому от имени коллектива ЗАО «Струнные технологии», от имени инвесторов более чем 56 стран и всех людей, принимающих и поддерживающих проект, поздравляем с юбилеем, желаем здоровья, настроения и окончательного осуществления своей мечты!

– Спасибо!

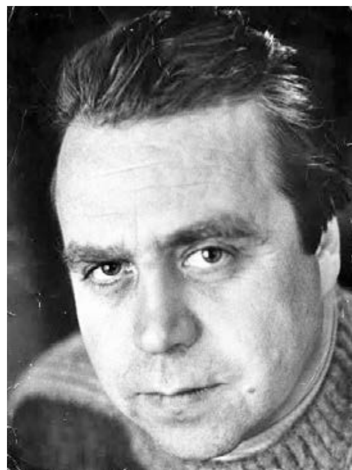
– И в связи с этим одновременно хочу поздравить с новым триумфом, сенсацией на Всемирном правительственном форуме, – визит эмира Дубая с наследным принцем, подписание Меморандума о взаимопонимании с РТА. Проект открыто поддержан в Дубае – одном из самых богатых городов мира.

– Спасибо! От себя добавлю – решения, которые будут применяться не только в Дубае, но и по всему Ближнему Востоку, будут проверять и показывать заказчикам в Инновационном центре SkyWay в Шардже. А чтобы его построить, и была создана дочерняя компания GTI – SkyWay Greentech. Она будет работать от имени проекта SkyWay на территории ОАЭ. Это ещё один ценный актив инвесторов SkyWay. Сегодня полным ходом идёт строительство будущего Инновационного центра SkyWay в Шардже.





Директор Научно-исследовательского и технологического Парка Шарджи ОАЭ Хусейн Аль-Махмуди сказал: «Возведение струнной дороги началось в конце прошлого года и сегодня идёт к завершению. Тогда все могут увидеть чудо XXI века – SkyWay! Эта технология пришла к нам, а потом покорит и всемирный рынок!»



Заключительное слово редактора книги

Посланник Всевышнего

Виктор Козько, *лауреат Государственной премии Республики Беларусь имени Якуба Коласа (1982), автор более двадцати книг прозы – романов, повестей, публицистики. Многие из них переведены на иностранные языки.*

Меня всегда удивляла наша невнимательность, пессимистичность и незаинтересованность людей, когда на их пути встречалось что-то новое, интересное, выходящее за рамки привычного. Я имею в виду нашу историю – ближнюю и далёкую, и ту, что сегодня происходит на наших глазах.

Мы можем обратить внимание на личность, на событие, которое произошло и отложилось в нашей памяти. То ли мы так созданы, что относимся без особого интереса к нашему прошлому, или это свойственно для человека, который не «заостряет» своего внимания на каком-то событии. Сам может не обратить взор, а только когда ему укажут на него, пояснят, что к чему, тогда только он задумается и воскликнет: «А я и не знал об этом!..»

Если что-то отложилось в памяти со школы, института, то оно зафиксировалось, осталось в сознании, а когда рядом встречается событие мирового масштаба, но не «раскрученное» в СМИ или на слуху, человек встречает недоверчиво. У него самого не хватает желания осмыслить предложенное новшество, оценить его самому, «примерить» ко времени, в котором он живёт. Лень овладевает им и… безразличие.

Такое происходит в мире, да и от этого никуда не деться. Можно сказать, во всех сферах. В литературе и науке, в изобретательстве и рождении ноу-хау.

Мне хочется продолжить мысль дальше и привести слова поэта Нила Гилевича, его сатирической поэмы «Лысая гора». В ней Нил Сымонович писал: *«Быў час, быў век, была эпоха...»* Была та страшная и чудовищная эпоха, когда арестовывали ни за что и расстреливали ни за что – по пятьсот-семьсот человек в день мог расстрелять энкаведист.

У моего одного друга энкаведисты отца арестовали только лишь за то, что он, будучи скотоводом, обозвал норовистую корову проституткой... Шутя обозвал, она довела его до этого, и он не выдержал, вместо мата обозвал её таким словом...

В тоже время, во время арестов и несправедливости, наперекор всему в нашей жизни происходило что-то светлое, весёлое и радостное. Как в той деревне, где в одном конце плачут по покойнику, а в другом проходит свадьба, и там танцуют, и пляшут, поют песни. Да, это так и есть, жизнь диктует свои законы, и мы вынуждены им подчиняться. Потому что всегда в туннеле вдали просматривался свет, хотя и слабый, но свет. Свет веры и надежды на лучшую жизнь.

Начало пятидесятых годов... Начало рождения, как я сегодня думаю, какой-то космичной эры, эры, с которой связано имя Анатолия Юницкого. Когда мы жили в бесхлебье, в холоде и голоде, когда были рады, что хоть как-то родила бульба, но всегда смотрели в небо. И не только чтобы разогнуть усталую спину, а и для того, что более важно, обратиться к Космосу, к Небесному Отцу, живущему в небе, произнести молитву: «Господи, помоги мне грешному и беззащитному!..»

Я и сам, читая книги о космосе и путешествиях в тех сферах, интересуясь прошлым и будущим, глядя в безбрежное небо, мечтал о том, чтобы Марс близко подошёл к Земле. Тогда с этой планеты спустится какой-то космический корабль и унесёт меня в голубые просторы. К звёздам, на другие планеты. Думаю, что об этом мечтал не только я, но и многие из вас, и это было общим влечением умчаться в неизведанные дали.

И здесь, как бы оно не звучало и не выглядело парадоксально, определялась провинция. В деревнях и сёлах небо было «ближе» к людям. Небо не закрывали высотные дома или строения. Казалось, протяни руку к звёздному небу, и ты обязательно в ладони положишь горящую звезду. Купол неба был родной и близкий, и нам слышалось, как о чём-то переговаривались между собой звёзды и созвездия.

Так, наверное, казалось и хотелось дотянуться до звёзд мальчишкам ФЗО и ремесленных училищ. Многие из них подались в «ремеслуху» из-за того, что жили без отцов и матерей и редко кого воспитывала бабушка или другая близкая родственница. И когда грянула эпоха «Туда, к звёздам!», они первыми и откликнулись на тот зов, приняли его как призыв, обращённый к их детско-юношеским сердцам. Как откликнулся Юра Гагарин.

Видимо, земля Брагинщины и Лоевщины Гомельской области имела особую притягательную силу космоса. Не зря полешуки наблюдали в небе непонятные, как мы говорим, объекты, светились они

разными огнями и исчезали в полесских болотах. Может, там и находилась подземная космическая станция, нам это неизвестно.

С Юницким я знаком ещё со времён катастрофы на ЧАЭС. Тогда ещё была «жива» его родная деревня Крюки. Писал я тогда книгу о Полесье и катастрофе на станции, и судьба меня свела с этим интересным человеком, хотя он в то время ещё ничем и не выделялся среди людей науки, хотя имел уже ряд открытий. Умел увлечённо рассказывать о своей земле, о космосе, о будущем.

Он тогда мне говорил: «Когда я ночью смотрю в небо, в звёздное небо, когда светит полная луна, ко мне приходят неизвестные люди и ведут по просторам космоса. Они мне открывают иные миры, иные системы и формулы жизни, и с ними я связан на всю жизнь». Я не уточнял, это происходило у него во сне или наяву, кто водил его за руку, кто вручал ему жезл строителя будущих космических дорог. Я просто верил, потому что знал: это открылось только ему одному и никому другому.

Это уже была другая эпоха, другое время. *«Быў час, быў век, была эпоха...»* Эпоха взорвалась атомным взрывом и раскололась. Раскололась надвое. И мы были разделены временем – жизнь «до Чернобыля» и «после Чернобыля». Там – «до» – был Советский Союз, утопическое покорение целины и БАМ, чуть ли не повороты рек в обратную сторону, «обуздание» атома в мирных целях...

Немного позже, когда Юницкий «устремился» в космос на своём «колесе», в Гомеле решили в то время провести всемирный форум писателей-фантастов. Приехали представители из Москвы и Петербурга, Варшавы и Вильно, Киева и Кишинёва, принимали участие и космонавты... Было много выступающих, но, как оказалось, самым интересным и непревзойдённым оказался... не писатель, а полесский изобретатель Анатолий Юницкий. И после его выступления первыми рукоплескали космонавты, а за ними уже «работники пера», учёные и изобретатели.

Он рассказывал не о космических ракетах, которые сжигали миллионы тонн ядовитого топлива, чтобы подняться на околоземную орбиту, он предложил вместо «консервной банки», как он называл ракету, построить «пояс вокруг земного шара» и его, растягивая центробежной силой, поднять в космос. И уже на этом поясе стройте, предлагал Юницкий, свои станции и космодромы, устанавливайте телескопы и площадки для посадки НЛО.

Я тогда увидел удивлённые взгляды гостей, они переглядывались друг с другом, но никто из них не осмелился возразить смелой идее полесского хлопца. Тогда я ой как радовался за своего земляка (мои

Калинковичи от его Крюков всего в двух шагах – около сотни километров)! Нас не разделяли никакие расстояния, мы жили с ним в одном поле, в одном огороде, и – на одной Планете.

А про его идею подумал: «Это – фантастика наоборот, это больше и выше жюль-верновских идей! Он – последователь Леонардо да Винчи».

На следующий день мы поехали с ним в его родную деревню.

Это было ужасающее зрелище. Крюки были, но они уже не существовали. На деревьях висели скворечни, но ни в одной из них не жили скворцы. Птиц не было вообще. И облака – чёрные-пречёрные, даже не свинцовые, как мы иногда их описываем, а из сажи, которая вылетела из всех коминов деревни. Пустые школы, пустые фермы без коров и телят, пустые дворы и подворья, заросшие лебедой и чертополохом огороды.

Он, Анатолий, сидел на скамейке у родного, уже полумёртвого, нежилого дома, в чёрной, как и само небо, шляпе, прикрыв глаза, словно стыдясь, что по щекам текли слёзы. Я слышал его молчаливый крик, который звучал чернобыльским набатом: «За что, Господи, ты так покарал Человека?! За то, что ослушался Тебя и хотел переделать Тобой сотворённое? Он же не знал, что так получится, Господи!..»

От него самого исходила боль. Боль утраченной земли.

На щеку неожиданно села усталая пчела. Удивительно, но только почему-то пчёлы не могли оставить свои улья, хотя знали, какая приключилась беда. Они не могли предать человека. И не понимали, почему человек оставил их. Анатолий не прогонял её, даже, казалось, был рад, что она отыскала его и села на лицо.

И он услышал её. Она делилась с ним своей печалью и горем – она собирает мёд, а он, божественный и целительный дар, никому не нужен. Я верил, что он слышал её исповедь. Он с ними, пчёлами, разговаривал с детства, как и с птицами, которые окружали его и были всегда рядом. Они всегда смело садились на его протянутую ладонь с хлебными крошками или пшеном.

Пчела, видимо, выслушала его ответ или благословение, затрепетала крыльцами. Поцеловала его, и это был прощальный поцелуй, как только может прощаться прошлое с будущим, и, тревожно звеня, улетела.

Что может быть страшнее и больнее прощания с утраченной Родиной, со своей родной землёй, в которой бабулька-повитуха закопала твой пупок?

И рвалась та связь родины и человека по живому, и стекала на землю невидимая кровь из раны...

Крюки истекали кровью. И крик боли её слышал только один человек, который сидел на крыльце родной хаты. Слышал и был бессилен спасти её, вернуть жизнь.

А потом мы зашли в хату. И первое, что он сделал, обнял печь руками, словно хотел запомнить последнее её тепло и доброе отношение к нему. Она для него была живым существом. Потому что согревала в холодные зимы вместе с сестрёнкой Тамарой, лечила их от простудных заболеваний, давала силу и мудрость... Он долго не отрывался от печи, он слушал своё детство, голоса прошлого.

Я не торопил его, вышел на улицу. Знал: это прощание останется у него в памяти на всю жизнь. Это не простое прощание. И что через некоторое время от Крюков не останется ничего – ни хат, ни деревьев, ни огородов, всё сотрёт с лица земли Чернобыль.

Издали наблюдали за нами собаки, которые превратились в непонятно каких существ: то ли волки, то ли чупакабры, и в их глазах не светился интерес к человеку, наоборот, что-то агрессивное было, чернобыльское. Это уже мне напомнило Велихова, который, побывав в зоне, сказал, что «собаки начали бегать за людьми, а люди убегали от собак».

И, возвращаясь к началу, к теме безразличия к истории и её истокам, хочу сказать: на наших глазах происходит непонятное. Юницкий заявил человечеству: «Нате, берите, стройте, улучшайте свою жизнь, делайте её прекраснее, я дарю вам своё изобретение, ничего не требуя взамен!»

Кто услышал его крик, его призыв, его боль? Известно, отчего такое происходит. Ответ здесь простой. Помните, когда Никола Тесла изобрёл электродвигатель для автомобиля в 80 лошадиных сил и попросил репортёров рассказать о его изобретении? Никто не заинтересовался, все отвернулись от него. Потому что новость была «неинтересной». Как это возможно, бесплатный двигатель, который не требует ни бензина, ни масла, какая выгода от всего этого? А как же нефтяные магнаты, нефтеперерабатывающие заводы, которые дают миллиардные прибыли? Им легче отдать миллионы долларов, чтобы репортёры вовсе ничего об этом не писали, чем раструбить о Тесла на весь мир, а их оставить нищими.

Так и здесь. И у нас, да и за рубежом. Поменять асфальтовые дороги на воздушные? Тогда что, не нужно строителей, не нужно асфальтовых заводов, не нужно шпал и мостов?

Поэтому есть дорожные «магнаты», которым невыгодно отказаться от прокладки новых дорог, строительства мостов и так далее. Экологию нарушаем? Ну и что, на наш век хватит...

Так что отторжение идей Анатолия Юницкого понятно всем. Кому выгодно отказываться от прибыли, которая постоянно даёт возможность качать и качать личный капитал?

Но, слава Богу, сегодня ситуация понемногу меняется. Даже в корне изменилась. По этой причине мы собрались однажды в зале Республиканской научной библиотеки. Мы обсуждали, вернее, участвовали в презентации книги Анатоля Боровского «Юницкого небесные дороги». Это уже вторая книга, готовится к печати и третья, – уже дважды всему миру продемонстрирована струнная небесная трасса, которая строится около Марьиной Горки – в полусотне километров от Минска.

Странно, но к нам, беларусам, значение и весомость открытий и самих авторов доходит не напрямую, а через другие страны и государства. Мы словно не можем оценить то, что имеем, что есть перед нами, что даже держим в своих руках. И приходят они к нам через столетия, через века.

Рыгор Бородулин в своё время *Язэпа Драздовича* назвал «Леонардо да Винчи местачковый». А он, Язэп, был предшественником нашего Юницкого. Он и сегодня ещё не раскрыт до конца. Его изучают в зарубежных академиях – в Москве, Варшаве, Вильно и других учебных заведениях, а у нас...

А у нас имя его почти неизвестно. Поставили небольшой памятник, как говорят, дали отцепного, с торбочкой за плечами, а это же титан, глыба, скала в науке и литературе. Откуда такое пренебрежение? Непризнанный гений. Гениальный график, скульптор, художник, изобретатель. Ему и слова даже не дали как изобретателю на Доске истории – только скульптор, художник и график.

А умер в захудалой местности в больнице, в страшной нищете. А он выше Циолковского, выше Жюль Верна, он раньше обогнал своё время, как сегодня опередил время и Анатолий Юницкий.

Потому что Юницкому после его изобретения, после его проектов, а это было во время создания звёздных войн, поверили не у нас, в Советском Союзе, а за рубежом – в Америке. Специалисты США на основе проекта Юницкого создали своё, уникальное и неповторимое устройство.

А нашего изобретателя вызывали в Москву, в самое высокое ведомство и допрашивали, как это он смог продать американцам свой проект и за сколько. Слава богу, что угасла идея звёздных войн, но Юницкому ещё долго напоминали о его проектах, не выпускали его из виду.

Изобретатель внёс свою огромную долю в разработку развития комической науки, и от этого никуда не деться. И он встал в один ряд с нашими гениальными изобретателями – Казимиром Семеновичем, Язэпом Дроздовичем, Франциском Скарыной и первопечатником Иваном Фёдоровым... Можно и дальше перечислять имена, которыми гордится наша талантливая Беларусь. А сколько имён ещё не открыто, которые спрятаны за завесой времени, но они возвратятся, придут к нам. Мы не должны их потерять. Они – наше достояние и гордость.

Я рад и счастлив, что судьба свела меня с Юницким, мы должны были обязательно встретиться, нас свела сама судьба и – Бог. Ибо Высший Творец отправил его на землю, чтобы он творил и создавал уникальные и удивительные, умные и быстроходные юнибусы. И они вскоре покорят всю планету, и от этого никуда человечеству не уйти. Таков закон истории. Он из той когорты, не побоюсь этого слова, гениев, которых рождала земля Беларуси.

Василь Быков сказал, что в беларуской истории, в беларуских людях, если очень хорошо поискать и этого захотеть, можно найти много гениальных представителей, как в среде изобретателей, так и в среде творческих личностей. А Юницкого и искать не надо, он перед нами, и твёрдо и уверенно заявил о себе.

Мы гордимся своим талантливым земляком, горды тем, что наша полесская земля рождает таких знаковых людей.

Не сегодня, так завтра его имя станет рядом с именем беларуса Казимира Семеновича, конструктора Королёва, основателя вертолётов Сикорского, авиаторов братьев Райф и многих других, которые принесли славу своей родине и всему человечеству.

Да, действительно что-то есть волшебное, магическое, завораживающее в самой фамилии Конструктора – Юницкий – UnitSky: Небо и Соборность, собирательность… А SkyWay – и вовсе дорога в небесах: Небесная дорога.

Слежу за жизнью и деятельностью нашего земляка, читаю ежедневно в Небесной Сети о новых его достижениях, о том, как он формирует команду единомышленников, а сейчас так и вовсе объединил людей земного шара. Фантастика!

Он и его команда сегодня разговаривают напрямую (спасибо интернету!) с представителями Франции и Америки, Индии и Пакистана, Украины и Канады, Австралии и Арабских Эмиратов, ведут серьёзный и предметный разговор с инвесторами и людьми, заинтересованными в инвестировании и строительстве необычной, и такой нужной человечеству, Струнной Небесной Дороги.

Его обняли руки Бога – благословили на успех, но главная награда ожидает его впереди – Признание Человечества и Всемирная Слава. Слава уже сегодня пришла к нему, заслуженная слава, потому что к ней он шёл всю свою жизнь. А признание приходит только к настойчивым и одержимым. И – талантливым.

Что мне хочется ещё сказать? В России говорят – нет у нас дорог, а есть только направление. Вот это направление и взял в свои руки Анатолий Юницкий. Направление для всего человечества. Отрадно и приятно, и у каждого из нас гордость в душе, что этот азимут Высшие силы доверили нашему земляку – Создателю Воздушных трасс.

Беларусов во все века упрекали в отсутствии юмора, в его приземлённости, кротости, так называемой «памяркоўнасці». Где-то есть в этом резон, но очень маленький, мизерный даже. Тогда возникает вопрос: а откуда тогда на земле появились гениальные писатели и изобретатели, путешественники и учёные? Отвечу: они в большинстве своём рождались у нас, на беларуской земле. О них почти никто не знал, потому что их зажимали более сильные и настойчивые, более удачливые и настырные. А ещё точнее – «тёмные силы», силы зла, которые живут на «Чёрной планете» и о которых упомянул автор книги и рассказал о противостоянии добра и зла.

А потом оказывалось, что их, изобретателей, вдруг признали и возвысили. Но не у нас, к сожалению, а за границей. И мир узнал, что они родились «в синеокой» стране. И мы потом копаемся в архивах и библиотеках Лондона и Вашингтона, Варшавы и Парижа, по крупицам собираем факты и свидетельства о наших земляках.

Мы находим документы о «местачковых Леонардо да Винчи», как говорил народный поэт Беларуси Рыгор Бородулин о художнике, писателе-фантасте Язэпе Дроздовиче. Он во всех подробностях описал, как путешествовал во сне (а может и не во сне) на другие планеты, на каких аппаратах летал, и мы с огромным интересом читаем его дневники.

Я уже говорил, что в последнее время по всему миру стало наблюдаться непонятное явление – упадок ума, упадок фантастики и взлёта мыслей, человечество перестало мыслить категориями Библии, которая допускала человека к себе, намекала ему, чтобы он «пошевелил мозгами», открыл в себе человека мыслящего и думающего, фантазирующего о мире, который нас окружает.

Неужели у нас закостенели мозги, мысли направлены не в ту сторону?

Если говорить о фантастике, как о литературном явлении, то это понятие пришло из американской литературы. Первыми пробудили и освежили мысль читателя Шаймак, Шекли, Айзек Азимов и Артур Кларк, с которым, кстати, переписывался Юницкий и который одобрил его изобретение.

Артур Кларк поверил в Юницкого, переписывался с ним, предрекал ему и его «струнным трассам» фантастический успех.

Сегодня не наблюдается новый или огромный прорыв в фантастическом видении Космоса и Земли, нет интереса в развитии умов человечества. И поэтому, наверное, и нет фантастических проектов, «взрывающих» умы человечества, заставляющих посмотреть на себя со стороны, чтобы житель планеты увидел и осознал, как он отстаёт от прогресса, который был задолго до него, что он продолжает спать и никак не может проснуться. На смену «сонным и ленивым» иногда и неожиданно приходят люди совершенно другие, с иным видением жизни, «космические» представители нашей эпохи. Приходит время практиков, которые выросли на этой фантастической, казалось бы, завиральной литературе.

Вот оттуда, я думаю, и берёт начало сам Юницкий, обогнавший время на столетия, но которого не пускали в новое время, отталкивали назад. Чиновники и «сонные люди» никак не могли принять его теорию «В космос без ракеты», которая отрицала ракетные идеи К. Циолковского и даже нашего К. Семеновича, не могли до сегодняшнего дня согласиться с его Струнными дорогами.

Они никак не могли понять, не могли услышать зов нового времени. В космосе, в небе рождаются сегодня новые открытия, фантастические идеи, подсказанные Создателями Высшего разума.

С одной стороны, нам грозит Апокалипсис цивилизации, с другой стороны – встреча с неземными цивилизациями.

Они, представители других миров, видят, как мы беспомощно барахтаемся в своих попытках пробиться к Марсу, Венере, Млечному пути, к Луне… Хотят помочь нам достичь совершенства, но нам самим, к сожалению, не хватает фантастической смелости и гениальности, мы всё еще ведём себя как дети, не могущие прочитать первую книжку с загадочными буквами.

О наших умственных способностях есть предупреждение в Библии:

«Ибо, кто имеет, тому дано будет и приумножится; а кто не имеет, у того отнимется и то, что имеет» (Матфей, 13:12).

Что это означает? Народ, который не сможет развить свои умственные способности, не будет стараться совершенствоваться, а полагается «на авось», деградирует и не выживет.

Люди же сегодня близки к тому, что имеют доказательства, что они могут быть признаны Создателем как равные, почти равные. Вот только бы нам немножечко… любви. И не только друг к другу, а и, в первую очередь, к своим создателям – к Высшему Разуму, ко Всевышнему.

В Библии для нас изложены и расписаны все секреты нашего будущего, но мы не можем прочитать самые простые формулы, считая всё это вымыслом и нереальностью, не находим силы вникнуть в тайны и глубины зашифрованных текстов. Значит, не пришла ещё пора.

Вот Анатолий Юницкий, сын Эдуарда, и пришёл из Космоса, чтобы помочь нам докопаться до сути, а дорога туда – к открытиям – находится у нас там, где полесские болота, где ещё не до конца человек наглумился над землёй. Ключ расшифровки формул Святого Писания находится у него.

Ему поручили заниматься главной проблемой Земли – связать воедино два понятия: Человек и Дорога. По ней – тропе, трассе, дороге, человек ежедневно отправляется в путь. И нужно оградить идущего по дорогам человека от разных неожиданностей и катастроф.

Ну и в заключение своего слова скажу несколько слов о книге и авторе – Анатолии Боровском. Он – публицист и прозаик, художник и поэт, всё в одном. И он влюблён в свою родную землю Мозырщины и мой край – Калинковичи, а теперь и Брагинщины, когда начал писать о Юницком.

Мы втроём влюблены в свою «малую родину» и описываем, как можем, и её, и людей, которые живут в ней. Я счастлив, что нас судьба свела воедино, что мы дети наших болот и лесов и будем преданы своим местам всю жизнь.

Космос начинается с земли, с той земли, на которой творят и изобретают такие люди, как Анатолий Юницкий.

И струнные дороги начинаются оттуда, где они родились в сознании учёного и конструктора SW Анатолия Эдуардовича Юницкого.

Поэтому знаменательно, что Анатоль Боровский назвал вначале свою очередную книгу о Юницком «Полёт юнибусов по струнам». Юнибусы – птицы, имеющие крылья, крылья Икара, которые понесут нас в будущее. Это надземный рай. Поэтому просилось и параллельное название книги – «По струнам небесного рая». Но окончательное название вызрело и определилось в две, разделённые уже, книги – «К небесам – через тернии» (о трудностях восхождения на струнный Олимп) и «Струнный триумф Юницкого». «СТЮ» всё равно остаётся, как и первый проект изобретателя.

Анатолий Юницкий, как и Язэп Дроздович, проложил дорогу на Млечный Путь – Шлях, за которым наблюдал с детства и который притягивал его, завораживал, манил к себе. А оттуда он проложит трассы и в другие миры.

Если Язэп Дроздович «посещал» Юпитер и Марс, другие планеты, то автор струнных небесных дорог избрал для себя никому неведомую

планету Юнита. Она точь-в-точь похожа на землю, только у неё уклад жизни иной – больше доброты и нежности, любви и отношения к природе, только там нет заводов и фабрик, выбрасывающих в небо ядовитые облака, нет атомных и иных электростанций. Там – энергия земли и солнца, которой хватает на необходимые нужды человека.

Он побывал там не один, невидимо находилась рядом с ним и его жена – Надежда.

Анатолий сделал сотни технических зарисовок с той планеты, и они удивительны, правдоподобны. Он на Юните апробировал свои проекты и разработки, и они находили всеобщее одобрение жителей той удивительной Планеты.

Разработки разработками, но человек должен думать и о хлебе насущном, о земном, о Планете, на которой он живёт. И поэтому отрадно, прекрасно, знаменательно, что Анатолий Юницкий не ушёл от своей идеи, не устал, сражаясь за неё почти сорок лет, он сегодня предлагает землянам свою дорогу, которая спасёт Человечество. Столько лет он нёс на плечах «Золотой ковчег» – двигатель мировой цивилизации, мощный инструмент и помощник в облегчении жизни людей.

А это уже говорит и свидетельствует о нашей национальной черте как беларуса – тяговитости, упрямости и упёртости, чем мы всегда и славились. И кто придумал о нас байку, что мы «памяркоўныя і талерантныя»? И почему порой на нас оглядываются иронично и с кривой усмешкой – а, это бульбаш, что с него возьмёшь?

А с нас взять можно, да столько, что не в силах и понести. Просто наших гениев поразбросала судьба по свету, и их выбросили из истории. Выбросили? Это кому-то так кажется, потому что ему так хочется. Неправда, гении не пропадают и не исчезают, они всегда возвращаются рано или поздно. Возвращаются на свою родину. Так что недоброжелатели глубоко ошибаются.

Гениям суждено жить в веках. И если их собрать воедино, да посадить за общий Главный стол, то и места, наверное, не хватило бы на всех – их тысячи и тысячи.

И среди них на «пачэсным пасадзе» (почётном пьедестале славы) – Олимпе – будет восседать (почему – «будет»? он уже восседает сейчас!) и представитель нашего столетия – наш земляк Талантливый Изобретатель-инженер Анатолий Эдуардович Юницкий.

СОДЕРЖАНИЕ

Литературно-художественное издание

БОРОВСКИЙ Анатолий Николаевич

СТРУННЫЙ ТРИУМФ ЮНИЦКОГО

Документальный роман
(с элементами фэнтези)

В авторской редакции

Корректоры: *И. В. Слюсарева*
Т. А. Смурова
Компьютерная верстка *Т. И. Скибра*

Дизайн обложки – *Денис Волков*

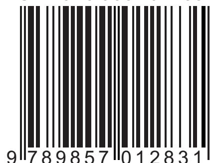
Подписано в печать ?
Формат 60×84 1/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура Times. Усл. печ. л. 37,2. Уч.-изд. л. 40,2.
Тираж 2000 экз. Заказ 5963.

Открытое акционерное общество «Полеспечать»
РБ, 246050, Гомель, Лепешинского, 1

Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий от 05.09.2013 № 1/34.

Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий от 07.04.2014 № 2/114.

ISBN 978-985-7012-83-1



Качество изображений соответствует качеству предоставленных оригиналов